

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

30. September 2014

Nr. 2014-588 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Beschluss über den Kredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 bis 2020; Umsetzung der West-Ost-Verbindung)

A ZUSAMMENFASSUNG

Der Kanton Uri steht in der Zentralschweiz in einem Standortwettbewerb, sowohl um Arbeitsplätze wie auch als Wohn- und Lebensort. Will sich Uri in diesem Wettbewerb behaupten, ist eine gezielte Weiterentwicklung unabdingbar. Darum wurde in den vergangenen Jahren der kantonale Richtplan total revidiert und auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet. Der Richtplan ist behördenverbindlich und breit abgestützt. Er wurde vom Landrat am 4. April 2012 und im September 2013 vom Bundesrat genehmigt.

Der Richtplan definiert, welche Räume im Talboden für Wohnen, welche für Arbeiten und welche für Natur gesichert werden. Uri soll ein Wohnkanton mit hoher Lebensqualität sein, der auch für Unternehmungen attraktiv ist. Die Entwicklungsmöglichkeiten, die Lebensqualität und die Attraktivität für Investitionen im Talboden sind für den Kanton Uri von grosser Bedeutung. Hier leben über 80 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner und sind rund 85 Prozent der Arbeitsplätze angesiedelt.

Im Richtplan wird dem Thema Verkehr, respektive der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, besondere Beachtung geschenkt. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) zeigt auf, wie der Verkehr im Urner Talboden richtig geführt wird, damit die Ziele des Richtplans erreicht werden. Konkret sind vier Schlüsselemente vorgesehen:

- 1. Bau der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) vom Kreisel Wysshus bis zur Gotthardstrasse Schattdorf*
- 2. Neuer A2 Halbanschluss Altdorf Süd*
- 3. Flankierende Massnahmen (FlaMa)*

4. Ausbau öffentlicher Verkehr (ÖV) und Förderung Langsamverkehr (LV)

Der Hauptteil des Verkehrs im Urner Talboden bewegt sich heute auf der Gotthardstrasse zwischen dem Kreisel Flüelen und Schattdorf. Als Folge davon ist die Bevölkerung, die entlang dieser Strasse wohnt und arbeitet, übermässigen Lärm- und hohen Schadstoffbelastungen ausgesetzt. Die zulässigen Grenzwerte für Luft- und Lärmbelastung werden deutlich überschritten. Täglich kommt es in den Hauptverkehrszeiten zu Staus, was ein flüssiges Vorkommen verunmöglicht und die Attraktivität der betroffenen Gebiete für Anwohner, Gewerbetreibende, Werktätige und Besucher erheblich mindert.

Um die Urner Bevölkerung wirksam zu entlasten, ist, wie im rGVK UR vorgeschlagen, eine neue Verkehrsführung ausserhalb der Siedlungen angezeigt. Der Landrat hat am 23. Januar 2013 den Planungskredit für die WOV, die FlaMa und das Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli in der Höhe von 480'000 Franken genehmigt. Im Februar 2013 haben die Baudirektion und die Sicherheitsdirektion mit der Planung begonnen. Miteinbezogen wurden von Anfang an die Standortgemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf, die zuständigen Ämter sowie Vertretungen der betroffenen Landeigentümerin RUAG. Zudem wurden in verschiedenen Begleitgruppen die Direktbetroffenen und Interessenvertretungen in den Planungsprozess einbezogen.

Geprüft wurden verschiedene Varianten der WOV-Linienführung. Nach eingehender Abwägung erwies sich - auch dank der ebenso konstruktiven wie kritischen Mitarbeit der Standortgemeinden - das Projekt Querung als beste Variante: Vom Kreisel Wysshus Ost führt die WOV durch den Industriepark RUAG, überquert dann mit einer Brücke den Schächen und schliesst in Schattdorf im Bereich der Coop-Tankstelle an die Gotthardstrasse an. Diese Variante trägt weitestgehend den Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner, der Natur sowie der Firmen auf dem Industriepark RUAG Rechnung.

Parallel zur WOV werden in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf auf dem bestehenden Strassennetz sogenannte Flankierende Massnahmen (FlaMa) umgesetzt. Die verkehrslenkenden und -leitenden Massnahmen haben zum Ziel, den Durchgangsverkehr aus den Siedlungsgebieten auf die WOV zu lenken. Die FlaMa werden so ausgestaltet, dass die Erreichbarkeit in allen Teilen gewährleistet bleibt und die Aufenthaltsqualität entlang der Gotthardstrasse steigt. Für die Umsetzung der FlaMa haben der Kanton und die Standortgemeinden entsprechende Vereinbarungen unterzeichnet.

In engstem Zusammenhang mit der WOV steht der A2 Halbanschluss Altdorf Süd. Vorausgesetzt, das Urner Stimmvolk sagt ja zur Kreditvorlage für den Bau der WOV, ist das Bun-

desamt für Strassen (ASTRA) bereit, den A2 Halbanschluss Altdorf Süd zu finanzieren und zu bauen und die Realisierung auf die Eröffnung der WOV abzustimmen.

Die drei Schlüsselemente WOV, A2 Halbanschluss und FlaMa können ihre Wirkung nur dann entwickeln, wenn sie gemeinsam umgesetzt werden. Zusätzlich enthält das rGVK UR ein weiteres wichtiges Element: Mit der gezielten Förderung des ÖV und mit attraktiven Angeboten für den Veloverkehr wird dazu beigetragen, dass die heutigen Verkehrsprobleme im Talboden entschärft werden. Der Regierungsrat hat im August 2013 ein umfassendes Konzept zur "ÖV-Erschliessung und Buskonzept Unteres Reusstal" verabschiedet. Die erste Ausbaustufe erfolgt mit Fahrplanjahr 2015, die zweite Etappe auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Kantonalbahnhofs Altdorf.

Auch bahnseitig wird das ÖV-Angebot stark verbessert. Die Eröffnung der Neat verändert die Voraussetzungen für den ÖV: Mit dem Kantonalbahnhof Altdorf entsteht mitten im Talboden ein neuer hochwertiger und zentraler Umsteigeknoten. Im Juli 2014 haben sich das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Kanton Uri darauf geeinigt, welche Züge den Kantonalbahnhof Uri in Altdorf bedienen werden: unter anderem werden am Kantonalbahnhof Altdorf ab 2021 täglich 14 durch den Gotthard-Basistunnel verkehrende Intercity-Züge sowie InterRegio-Züge halten. Die heutige gute Anbindung der Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld bleibt erhalten.

In der Gesamtsicht wird deutlich, dass der Bau der WOV mehr als ein reines Strassenprojekt ist. Die WOV ist ein wichtiger Pfeiler für die künftige Entwicklung des Kantons. Sie verbessert die Erschliessung des Industrieparks RUAG und der Industriegebiete Schattdorf sowie des neu geplanten Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden (ESP UT). Zusammen mit dem stark ausgebauten Bahn- und Busangebot und dem neuen Kantonalbahnhof wird mit der WOV und dem A2 Halbanschluss Altdorf Süd die verkehrliche Erschliessung des Talbodens - aber auch des Schächentals - zukunftsgerichtet aufgewertet. Die mit den FlaMa eingeleitete Entlastung der Siedlungen fördert die Entwicklung des Zentrums Altdorf sowie die Wohn- und Lebensqualität in den Gemeinden entlang der Gotthardachse Flüelen-Schattdorf. Auch die umliegenden Gemeinden wie Attinghausen, Spiringen, Unterschächen oder Seedorf profitieren vom Gesamtsystem: Der A2 Halbanschluss Altdorf Süd bietet einen direkten Zugang zur Autobahn, und der heute oft mühsame Fahrweg durch die Zentren entfällt.

Nach dem neuen Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) müssen neue Infrastrukturbauten dem Volk im Rahmen eines Strassenbauprogramms vorgelegt werden. Der Regierungsrat beschliesst periodisch ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen (Art. 27 StrG). Das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020 enthält als einziges Vorhaben die WOV. Dafür werden

Kosten von 19,8 Mio. Franken veranschlagt, mit einem Genauigkeitsgrad von ± 20 Prozent. Stimmt der Landrat dem Objektkredit zu, kommt die Vorlage im März 2015 vor das Urner Volk. Sagen auch die Urner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger Ja zum Objektkredit für die WOV, werden die Detailplanungen fortgesetzt und die nötigen Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Wenn alles nach Plan verläuft, wird im Jahr 2017/2018 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss verbindlich feststehen, welche FlaMa in Altdorf, Bürglen und Schattdorf umgesetzt werden. Voraussichtlich 2020 wird die WOV in Betrieb genommen.

Inhaltsverzeichnis

1.	DAS STRASSENBAUPROGRAMM 2015 bis 2020	7
2.	AUSGANGSLAGE	7
3.	DIE SIEDLUNGSSTRUKTUR DES UNTEREN REUSSTALS	8
4.	DIE BELASTUNGEN ENTLANG DER HAUPTSTRASSE FLÜELEN BIS SCHATTDORF	9
4.1	Allgemeine Verkehrsprobleme auf der Hauptachse	9
4.1.2	Ausblick und Verkehrsprognosen 2025	10
4.2	Die Belastung der Umwelt	11
4.2.1	Die Luftbelastung	11
4.2.2	Die Lärmbelastung	14
5.	DER KANTONALE RICHTPLAN UND DAS REGIONALE GESAMTVERKEHRSKONZEPT UNTERES REUSSTAL (rGVK UR)	16
5.1	Richtplan	16
5.2	rGVK UR	17
5.3	Ausbau öffentlicher Verkehr, neues Buskonzept Uri, Förderung Langsamverkehr .	20
5.3.1	Uri profitiert von der Neat-Eröffnung: IC-Halte im Talboden	20
5.3.2	Bessere Busverbindungen: Aufwertung der Sektoren "Altdorf Bahnhof", "Bürglen", "Attinghausen" und "Seedorf"	21
6.	DIE VERKEHRSFÜHRUNG AUSSERHALB DES SIEDLUNGSGEBIETS	22
6.1	Die lange Suche nach neuen Verkehrsachsen	22
6.2	Die Kombination A2 Halbanschluss Altdorf Süd und West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)	23
6.3	Die Festlegung des Korridors für die WOV	24
6.4	Die vier Schlüsselemente der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)	26
7.	DER PLANUNGSKREDIT UND DIE PLANUNGSARBEITEN	27
7.1	Die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)	28
7.1.1	Tunnelvariante	28
7.1.2	Variante Nord	29
7.1.3	Variante Süd	30
7.1.4	Variante Querung	30
7.2	Flankierende Massnahmen (FlaMa)	36
7.2.1	Aufgaben der Flankierenden Massnahmen	37
7.2.2	Geplante Umsetzung	38
7.2.3	Inhaltliche Festlegungen der Flankierenden Massnahmen	38
7.2.4	Flankierende Massnahmen in Altdorf	39
7.2.5	Flankierende Massnahmen in Schattdorf	39
7.2.6	Flankierende Massnahmen in Bürglen	40
8.	DER A2 HALBANSCHLUSS ALTDORF SÜD	40
8.1	Ausgangslage	41

8.2	Bau und Finanzierung durch ASTRA und Beitrag des Kantons	41
8.3	Das Projekt	42
9.	DAS NUTZUNGSKONZEPT SCHÄCHEWALD/GALGENWÄLDLI/SCHÄCHENWÄLDLI.....	42
9.1	Zielsetzung.....	43
9.2	Nutzungsschwerpunkte	43
9.2.1	Aktive Freiraumpflege Natur-, Erholungs-, Wohn- und Industriegebiet	43
9.2.2	Öffnung für die Allgemeinheit	44
9.2.3	Gebiete mit Naturvorrang	44
9.2.4	Fuss- und Veloverbindungen.....	44
9.3	Umsetzung.....	45
9.4	Ersatzaufforstung: Ausgeglichene Waldflächenbilanz	45
9.5	Vernetzungsfunktion	46
10.	WIRKUNGSANLAYSE	46
10.1	Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem	47
10.2	Umwelt und Natur	47
10.3	Siedlungsentwicklung.....	47
10.4	Wirtschaft.....	48
11.	KOSTEN/FINANZIERUNG.....	49
11.1	Kosten WOV	49
11.2	Kosten FlaMa	49
11.3	Finanzierung	50
12.	DAS WEITERE VORGEHEN	50
13.	ANTRAG	50

B AUSFÜHRLICHER BERICHT

1. DAS STRASSENBAUPROGRAMM 2015 bis 2020

Artikel 27 des kantonalen Strassengesetzes (StrG; RB 50.1111) regelt das Strassenbauprogramm. Danach beschliesst der Regierungsrat periodisch ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Kantonsstrassen-Bauvorhaben, die in der Programmperiode ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen, und nennt die mutmasslichen Kosten. Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat die mit dem Strassenbauprogramm verbundenen Ausgaben zur Genehmigung. Der Landrat genehmigt den mit dem Strassenbauprogramm verbundenen Rahmenkredit, der im Rahmen der verfassungsmässigen Kompetenz auch vom Volk beschlossen werden muss.

Das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020 enthält als einziges Vorhaben die West-Ost-Verbindung (WOV). Der zur Umsetzung des Strassenbauprogramms 2015 bis 2020 vom Regierungsrat beantragte Objektkredit beträgt 19,8 Mio. Franken ($\pm$ 20 Prozent). Bei den gleichzeitig umzusetzenden Flankierenden Massnahmen (FlaMa) in Altdorf, Bürglen und Schattdorf handelt es sich um gebundene Ausgaben. Sie fallen deshalb nicht unter das Strassenbauprogramm und sind somit auch nicht Bestandteil des vorliegenden Objektkredits. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des Unterhaltsprogramms Kantonsstrassen, mit dem der ordentliche Unterhalt der sanierungsbedürftigen Strassen durchgeführt wird. Ebenso verhält es sich mit dem A2 Halbanschluss Altdorf Süd. Dieser liegt allein im Kompetenzbereich des Bunds und wird von ihm zu 100 Prozent finanziert. Der Kanton Uri überlässt dem Bund jedoch unentgeltlich die für den Bau des Halbanschlusses notwendigen Grundstücke, die sich grösstenteils im Finanzvermögen des Kantons Uri befinden.

Weil die Umsetzung der WOV aber in engstem Zusammenhang mit dem A2 Halbanschluss Altdorf Süd und den FlaMa steht, werden im vorliegenden Bericht aus Gründen der Transparenz auch diese beiden Projekte ausführlich behandelt.

2. AUSGANGSLAGE

Das Untere Reusstal mit den Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf ist der mit Abstand am dichtesten besiedelte Lebensraum im Kanton Uri. Rund 27'000 Personen oder gut 80 Prozent der Urner Bevölkerung leben in diesen sieben Gemeinden. Ebenfalls im Unteren Reusstal angesiedelt ist die Mehrheit der Urner Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Hier befinden sich rund 85 Prozent aller Urner Arbeitsplätze.

Das Untere Reusstal ist auch der Hauptentwicklungsraum des Kantons Uri.¹ Aufgrund der angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung wird im Urner Talboden bis 2025 gegenüber 2010 eine Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze um je 8 Prozent erwartet. Schätzungen gehen davon aus, dass gleichzeitig der Strassenverkehr bis zu 15 Prozent zunehmen wird.

Erhebungen haben ergeben, dass bereits heute an Werktagen bis 14'000 Fahrzeuge durch das Zentrum von Altdorf fahren. Stark befahren ist die Gotthardstrasse heute auch in den Bereichen Turmmatt, Schächenbrücke und Schattdorf. Bis 2025 wird der Verkehr mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit weiter zunehmen. Bei der Verkehrsplanung gilt es, drei wichtige Sachverhalte zu beachten:

1. Der weitaus grösste Teil des Verkehrs auf der Kantonsstrasse im Unteren Reusstal ist hausgemacht. Es sind vorwiegend Urnerinnen und Urner, die diese Strassen mit ihrem Auto benützen.
2. Die Lärm- und Luftbelastung der Wohnbevölkerung entlang der Kantonsstrasse von Flüelen über Altdorf nach Schattdorf ist überdurchschnittlich hoch und liegt an vielen Orten über den zulässigen Grenzwerten.
3. Der Verkehr ist weitgehend durch die vorhandene Siedlungsstruktur im Talboden bedingt.

Im Folgenden wird aufgezeigt, welches die wichtigste Ursache für das überdurchschnittlich hohe Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse Flüelen-Schattdorf ist und welchen Belastungen die entlang dieser Achse befindlichen Wohnsiedlungen ausgesetzt sind.

3. DIE SIEDLUNGSSTRUKTUR DES UNTEREN REUSSTALS

Der wichtigste Grund für die Ballung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Unteren Reusstal findet sich in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Bis tief ins 19. Jahrhundert konnten sich die Siedlungen im Urner Talboden wegen des freien Laufs der Reuss und der stets drohenden Überschwemmungen nur auf engstem Raum entlang der Talflanken um die bestehenden Dorfkerne entwickeln. Das Gewerbe, die Industrie und die Verwaltung blieben bis heute vorwiegend in den Gemeinden Altdorf, Bürglen, Schattdorf und Erstfeld konzentriert. Als in den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts der Besitz eines Autos immer erschwinglicher wurde, ergriffen viele die Möglichkeit, ausserhalb der Wohngemeinde

¹ Kantonaler Richtplan, Stand 4. April 2012, (2/1): "Der Talboden im Unteren Reusstal mit den Gemeinden Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Altdorf, Bürglen, Schattdorf, Erstfeld und Silenen, wird als hauptsächlicher Lebensraum für den grössten Teil der Bevölkerung und für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe gestärkt. Der Talboden im Unteren Reusstal wird als Kernraum mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton weiterentwickelt."

einer Arbeit nachzugehen. Fast 90 Prozent der in Uri wohnhaften Erwerbstätigen pendeln heute zu ihrem Arbeitsplatz.² Sie benützen dabei in der Regel ihr eigenes Auto. Dies ist nicht nur schneller und bequemer. Ihnen bleibt wegen der Siedlungsstruktur oft gar nichts anderes übrig, als das Auto zu benützen. Das wichtigste Transportmittel in Uri ist das Auto, das neben der Fahrt zur Arbeit oft auch für die täglichen Besorgungen benützt wird. Nicht wenige ausserhalb der Hauptsiedlungen wohnhafte Familien besitzen mittlerweile mehr als nur einen Personenwagen.

Heute führt der Hauptverkehrsstrom des motorisierten Individualverkehrs im Unteren Reusstal mitten durch die am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete. Die Erschliessungen der Dörfer und Siedlungen im Urner Talboden und des Schächentals erfolgen fast ausschliesslich über die Kantonsstrasse Flüelen-Altdorf-Schattdorf und ist somit stark auf Nord-Süd ausgerichtet. Je mehr sich in den kommenden Jahren die Wohngebiete im unteren Reusstal und im Schächental entwickeln, desto mehr wird - ohne griffige Gegenmassnahmen - auch der Strassenverkehr auf der erwähnten Achse zunehmen. Was bis heute im Strassennetz des Urner Talbodens fehlt, ist eine direkte Verbindung von Seedorf/Attinghausen ins Schächental, also von der Westseite zur Ostseite des Talbodens.

4. DIE BELASTUNGEN ENTLANG DER HAUPTSTRASSE FLÜELEN BIS SCHATTDORF

4.1 Allgemeine Verkehrsprobleme auf der Hauptachse

Neben der Lärm- und Luftbelastung der Siedlungsgebiete entlang der Gotthardstrasse von Flüelen bis Schattdorf bringt der starke Verkehr auf dieser Strecke weitere Probleme:

- *Erreichbarkeit auf der Strasse:* Für Schattdorf, Bürglen und das Schächental ist die Erreichbarkeit der A2 bzw. A4 stark beeinträchtigt. Verkehrsstaus an den Werktagen im Zentrum von Altdorf in den Spitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend haben zum Teil erhebliche Zeitverluste zur Folge. Dies schränkt auch die Erreichbarkeit der ansässigen Geschäfte und Grossbetriebe ein.
- *Zunehmender Ausweichverkehr in den Quartieren:* In den Hauptverkehrszeiten besteht ein zunehmender Druck in Altdorf und Schattdorf, auf die Quartierstrassen auszuweichen.
- *Parksuchverkehr und unerlaubtes Parkieren:* In den Spitzenstunden ist durch die Situation der Parksuchverkehr in Altdorf erschwert. Dadurch werden vermehrt Parkräume überbelegt oder Fahrzeuge an unerlaubten Orten abgestellt.

² Nach der Bundesstatistik (T 11.4.4.1) waren 2012 im Kanton Uri 18'024 Personen erwerbstätig. Davon pendelten 16'123 Personen ausserhalb ihrer Wohngemeinde zur Arbeit.

- *Behinderung des öffentlichen Verkehrs:* Auf der Gotthardstrasse zwischen der Spitalstrasse in Altdorf und der Schächenbrücke in Bürglen/Schattdorf kommt es in beiden Richtungen wegen des grossen Verkehrs regelmässig zu Rückstaus. Eine der Folgen ist, dass die Linienbusse der Auto AG Uri und der Postauto Zentralschweiz häufig Verspätungen aufweisen und teilweise Reisende deswegen die Anschlüsse in den Busknoten und Bahnhöfen Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen verpassen.
- *Behinderungen und Risiken für den Langsamverkehr (Velos und Fussgänger):* Im Zentrum von Altdorf und auf der Gotthardstrasse zwischen dem Kollegi-Kreisel und der Abzweigung Adlergarten/Schattdorf wird der Langsamverkehr durch den grossen Verkehr massiv behindert.
- *Die Trennwirkung der Strasse:* Der Verkehr im Zentrum von Altdorf und auf der Gotthardstrasse bis Schattdorf ist heute vielfach derart stark, dass die Strasse, ähnlich einer Mauer, eine Trennlinie darstellt. Nicht nur die Fussgänger können kaum die Strasse überqueren. Auch für die Automobilisten und Velofahrer wird es zunehmend schwieriger, in die Gotthardstrasse einzubiegen oder diese zu überqueren, um in eine Seitenstrasse fahren zu können.
- *Unattraktives Zentrum von Altdorf:* Der zunehmende Verkehr im Zentrum von Altdorf macht den Urner Hauptort in verschiedenster Hinsicht immer unattraktiver. Die Wohnqualität entlang der Hauptachse hat wegen des grossen Verkehrsaufkommens, der schlechten Luft und des Verkehrslärms in den letzten Jahren enorm abgenommen. Und auch für die auswärtigen Besucherinnen und Besucher ist es wenig verlockend, den unter massivem Verkehr leidenden Urner Hauptort zu besuchen. Dies wirkt sich zunehmend negativ auf den Tourismus und das Gewerbe (Gastronomie, Detailhandel) aus.

4.1.2 Ausblick und Verkehrsprognosen 2025

Die Verkehrsprognosen für die Schweiz gehen von einer allgemeinen Zunahme des Autoverkehrs von 1 bis 2 Prozent pro Jahr aus. Mit dem erwarteten Bevölkerungszuwachs im Talboden dürfte dieser Wert mindestens erreicht, vermutlich aber sogar überschritten werden. Das heisst, dass der Verkehr auf der Gotthardstrasse weiter zunehmen wird und die Zahl der täglichen Durchfahrten bis 2025 um rund 1'000 steigen dürfte. Die bestehenden Verkehrsprobleme werden sich auf dem heute bestehenden Strassennetz weiter verschärfen. Mit der WOV gelingt es, die Durchfahrten auf allen Strassenabschnitten zu reduzieren (vergleiche Grafik). Auch beim Abschnitt "Urnertor" dürfte die Verkehrszahl mit hoher Wahrscheinlichkeit und trotz der generellen Zunahme des Verkehrs insgesamt auf dem heutigen Niveau (von rund 12'000 Fahrten, August 2014) bleiben.

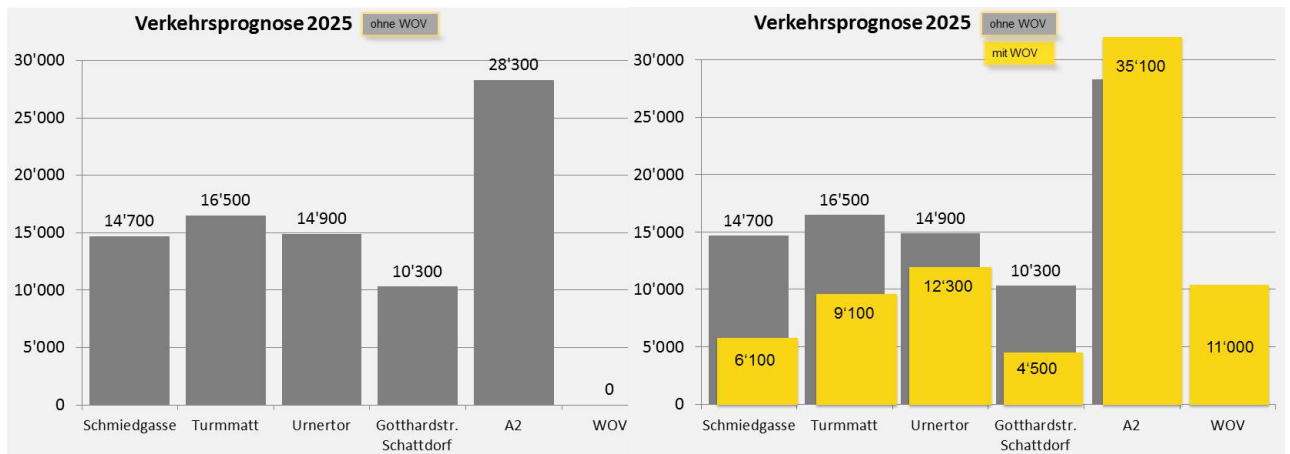


Abbildung 1: Verkehrsprognosen für das Jahr 2025. Die Grafik links zeigt die Verkehrszunahme ohne WOV, die Grafik rechts die berechnete Entlastung der Siedlungen mit WOV im Jahr 2025. Ohne WOV steigt der Verkehr auf allen Strassenabschnitten im Siedlungsgebiet weiter an. Mit WOV jedoch gelingt es, die täglichen Durchfahrten im Siedlungsgebiet stark zu reduzieren (teilweise um mehr als 50 Prozent).

4.2 Die Belastung der Umwelt

Artikel 74 der schweizerischen Bundesverfassung (BV; SR 101) verpflichtet den Bund, Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zu erlassen. Das gestützt darauf erlassene Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) regelt die wichtigsten umweltrechtlichen Anforderungen. Als Folge davon setzte der Bundesrat mehrere Verordnungen in Kraft, so unter anderen die Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) und die Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41).

Sowohl die Luftreinhalte-Verordnung als auch die Lärmschutz-Verordnung halten Immissionsgrenzwerte fest. Ziel ist, damit die Menschen und ihre Umwelt vor schädlichen und lästigen Auswirkungen zu schützen. Werden die Grenzwerte überschritten, sind nach Bundesrecht die verantwortlichen Behörden verpflichtet, entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

4.2.1 Die Luftbelastung

Die Luftreinhalte-Verordnung definiert im Anhang 7 Immissionsgrenzwerte. Die Tabelle 1 zeigt die wichtigsten Immissionsgrenzwerte der Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀).

Schadostoff	Immissionsgrenzwert	
Stickstoffdioxid (NO₂)	Jahresmittelwert	30 µg/m ³
	Tagesmittelwert, darf höchstens einmal im Jahr überschritten werden	80 µg/m ³
Feinstaub (PM10)	Jahresmittelwert	20 µg/m ³
	Tagesmittelwert, darf höchstens einmal im Jahr überschritten werden	50 µg/m ³

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung für NO₂ und PM10.

Stickstoffdioxid NO₂

An der Tellsgasse beim "von Roll-Haus" werden seit mehr als zehn Jahren NO₂-Passivsammlermessungen durchgeführt. Die dort gemessenen Belastungen liegen seit Messbeginn deutlich über dem Immissionsgrenzwert (vgl. Abbildung 2).

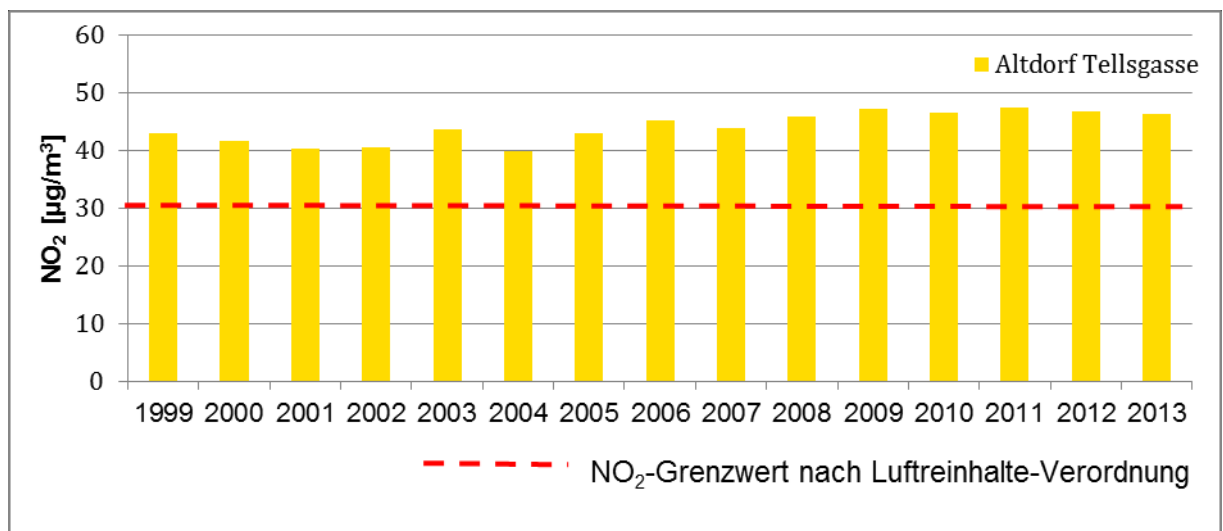


Abbildung 2: Langjährige NO₂-Passivsammlermessungen beim "von Roll-Haus" an der Tellsgasse zeigen die deutliche Überschreitung des Immissionsgrenzwerts.

Um eine breit abgestützte Aussage machen zu können, wurden 2013 im Auftrag des Amts für Umweltschutz an der Bahnhofstrasse beim Polizeiposten von Altdorf zeitlich hoch aufgelöste Messungen³ der Luftbelastung durchgeführt. Diese Messungen ergänzen die Passivsammler-Messungen in der Tellsgasse. Abbildung 3 zeigt, dass 2013 die Belastung an der

³ Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion (GSUD), Immissionsbelastung Altdorf Zentrum, Auswertung der Verkehrs- und Immissionsmessdaten im Zentrum von Altdorf im Jahr 2013, Altdorf, 2014.

Bahnhofstrasse zwar geringer ist als an der Tellsgasse, wo in keinem Monat der Jahresmittelgrenzwert eingehalten werden konnte. Mit $34,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird aber auch an der Bahnhofstrasse der Jahresmittelgrenzwert überschritten.

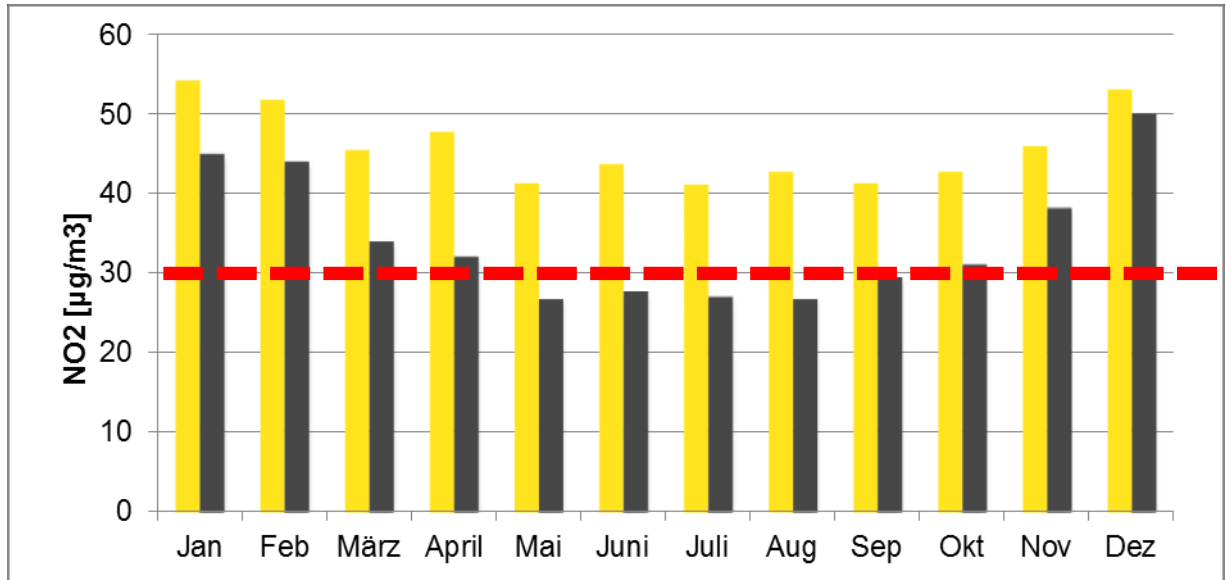


Abbildung 3: NO_2 -Belastung in der Tellsgasse und bei der Ankenwaage im Jahr 2013: Gelb: Messstation Tellsgasse; grau: Messstation Ankenwaage (zwischen Polizeiposten und UKB-Hauptgebäude); rot: NO_2 -Grenzwert nach Luftreinhalte-Verordnung.

Auch beim Adlergarten in Schattdorf, wo seit April 2014 ebenfalls NO_2 -Passivsammler-Messungen durchgeführt werden, weist eine erste Auswertung⁴ auf eine Grenzwertüberschreitung hin. Einzig vor dem Urnertor können die Grenzwerte im Jahresverlauf voraussichtlich eingehalten werden. Aufgrund dieser Messergebnisse besteht entlang der Gotthardstrasse ein klarer Handlungsbedarf.

Feinstaub (PM10)

Die Feinstaubkonzentration im Zentrum von Altdorf liegt im Jahresmittel bei $19,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sie liegt somit knapp unter dem vorgeschriebenen Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 2013 kam es jedoch zu 15 Überschreitungen der Tagesmittelkonzentration von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zulässig nach LRV ist eine einzige Überschreitung im Jahr.

Wesentlicher Anteil der Luftbelastung vom Verkehr

Die vom Amt für Umweltschutz durchgeführten Untersuchungen gingen auch der Frage nach, welchen Einfluss der Automobilverkehr auf die Immissionsbelastung hat. Bekanntlich

⁴ Die bisherigen Messwerte wurden auf einen Jahresmittelwert extrapoliert.

belastet ja nicht nur der motorisierte Verkehr die Luft, sondern auch der Schadstoffausstoss von Industrie, Gewerbe und privaten Haushaltungen (Heizungen). Auffallend ist, dass an Sonntagen aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens die Emissionen bei NO_2 im Durchschnitt um 39 Prozent und bei NO_x um 45 Prozent geringer waren als an den Werktagen von Montag bis Freitag. Das ist ein klarer Hinweis, dass der Einfluss des Verkehrs auf die Immissionsbelastung gross ist. Eine Reduktion der Stickoxidemissionen widerspiegelt sich direkt in der Immissionsbelastung. Beim Feinstaub (PM_{10}) hingegen war die Belastung an Sonntagen nur 13 Prozent geringer. Um hier eine deutliche Minderung der Immissionsbelastung zu erreichen, sind zusätzliche Massnahmen, auch ausserhalb des Verkehrs, nötig.

Die Untersuchungen haben zudem ergeben, dass nicht nur das Volumen des Verkehrs, sondern auch der Verkehrsfluss Auswirkungen auf die Belastung der Luft hat. Bei Staus und zähflüssigem Verkehr können die Emissionen bis zu 1,6 Mal grösser sein als bei flüssigem Verkehr. Ein flüssiger Verkehr trägt somit während der Hauptverkehrszeiten massgeblich zu geringen Emissionen bei.

4.2.2 Die Lärmbelastung

Auch die Lärmschutz-Verordnung legt Grenzwerte fest, um die Lärmbelastung zu beurteilen und zu begrenzen. Dabei unterscheidet die Verordnung zwischen Planungswerten, Immissionsgrenzwerten und Alarmwerten. Planungswerte gelten für die Errichtung neuer lärmzeugender Anlagen (u. a. Strassen) und für die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen. Die Immissionsgrenzwerte legen die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Sie gelten für bestehende lärmzeugende Anlagen und für Baubewilligungen von Wohnungen und weiteren Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung. Die Alarmwerte schliesslich sind ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den Einbau von Schallschutzfenstern.

Die Immissionsgrenzwerte liegen nach den Bestimmungen des Bundes in reinen Wohngebieten am Tag bei 60 und in der Nacht bei 50 Dezibel, die Alarmwerte bei 70 bzw. 65 Dezibel. In gemischten Zonen, in denen neben Wohnungen auch gewerbliche Aktivitäten erlaubt sind, befinden sich die Immissionsgrenzwerte bei 65 Dezibel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht. Die entsprechenden Alarmwerte liegen hier bei 70 bzw. 65 Dezibel. Tabelle 2 gibt einen Überblick.

	Planungswerte		Immissionsgrenzwerte		Alarmwerte	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohnzonen ES II	55	45	60	50	70	65
Gemische Zonen ES III	60	50	65	55	70	65

Tabelle 2: Die Lärmgrenzwerte für Strassenlärm nach Lärmschutz-Verordnung für Wohn- und gemischte Zonen.

Der kantonale Strassenlärmkataster vermittelt einen Eindruck über die heute vorherrschende Lärmbelastung durch die Gotthardstrasse (Abb4).

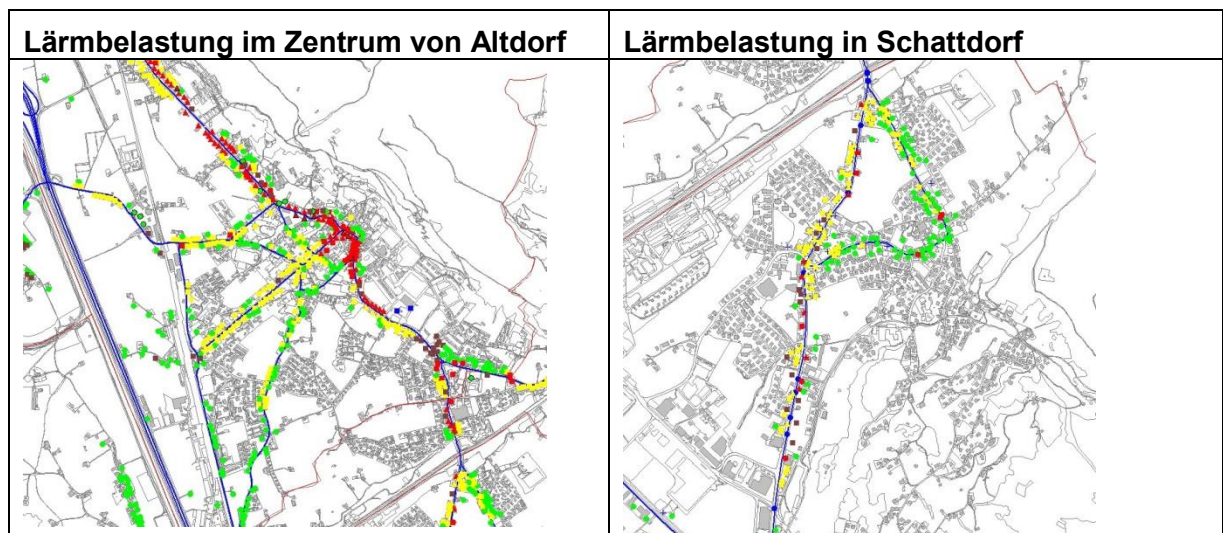


Abbildung 4: Auszug aus dem kantonalen Strassenlärmkataster.

Die roten und gelben Punkte markieren jene Gebäude, bei denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Die Karte zeigt deutlich, dass es entlang der Gotthardachse im Siedlungsgebiet von Flüelen, Altdorf, Bürglen und Schattdorf fast durchgehend zu Grenzwertüberschreitungen kommt. Bei einer grossen Zahl strassennaher Bauten kommt es sogar zu Überschreitungen der Alarmwerte. Im Rahmen der Strassenlärmsanierung wurde die ganze Strecke zwar lärmsaniert, das heisst, dass bei den betroffenen Gebäuden Erleichterungen gewährt und Lärmschutzfenster eingebaut wurden. Trotzdem ist der Lärmpegel entlang der Gotthardstrasse sehr hoch. Es besteht somit auch im Bereich Lärmschutz ein klarer Handlungsbedarf.

5. DER KANTONALE RICHTPLAN UND DAS REGIONALE GESAMTVERKEHRSKONZEPT UNTERES REUSSTAL (rGVK UR)

5.1 Richtplan

Der kantonale Richtplan Uri wurde am 4. April 2012 vom Landrat und am 20. September 2013 vom Bundesrat genehmigt. Er ist behördenverbindlich und definiert auch die Ziele für die räumliche Entwicklung des Unteren Reusstals. Im Richtplan sind unter anderem die Siedlungsgrenzen, das Gebiet Eyschachen als Entwicklungsschwerpunkt, das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (Entwicklungsschwerpunkt Industrie und Gewerbe) und der Bahnhof Altdorf als Kantonalbahnhof festgesetzt. Der Richtplan legt zudem fest, wie die heutigen Verkehrsprobleme gelöst werden sollen und wie das Strassennetz optimal auf die angestrebte räumliche Entwicklung abzustimmen ist.

Am 15. April 2008 beauftragte der Regierungsrat die Justizdirektion, die Eckpfeiler der Raumentwicklung des Unteren Reusstals (REUR) umzusetzen und den kantonalen Richtplan dementsprechend anzupassen. Ferner erteilte er der Baudirektion zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion den Auftrag, ein regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten und abgestimmt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung zu erarbeiten.

Die Lösungsansätze aus dem rGVK UR sind integraler Bestandteil des kantonalen Richtplans und dort im Kapitel 5 "Mobilität" als Festsetzung verankert. Konkret hält der Richtplan unter dem Kapitel Kantonsstrassen (5.3) fest:

- **5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd**
Die Siedlungsgebiete der Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf müssen vom Verkehr entlastet werden. Dafür realisiert der Kanton Uri unter Berücksichtigung der Anforderungen der Landwirtschaft, des Hochwasserschutzes, der Umweltsanierung und in Abstimmung mit dem Nutzungskonzept Schächenwald eine neue Strassenverbindung zwischen dem A2 Halbanschluss Altdorf Süd (Unterführung Wysshus - Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Raum Schächenbrücke). Der Anschluss an die Klausenstrasse erfolgt über die Gotthardstrasse und den Kreisel Kollegi.
- **5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd**
Der Kanton Uri und die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf realisieren die notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, damit die im regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal formulierten Ziele für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erreicht werden. Die Massnahmen wer-

den auf den Realisierungszeitpunkt der neuen WOV abgestimmt. Sie berücksichtigen dabei insbesondere die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Beide Massnahmen haben im kantonalen Richtplan den Koordinationsstand "Festsetzung" und die Priorität "sehr wichtig". Das bedeutet, dass die Realisation schnell an die Hand genommen, die notwendigen Mittel bereitgestellt und die notwendigen Verfahren zur Umsetzung eingeleitet werden müssen. In der Richtplankarte wurde zudem ein Korridor ausgeschieden, im Bereich dessen die genaue Linienführung der WOV zwischen der Unterführung Wysshus und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächenbrücke zu erarbeiten ist.

5.2 rGVK UR

Das Untere Reusstal ist der am dichtesten besiedelte Lebensraum im Kanton Uri. 80 Prozent der Urner Bevölkerung leben im Unteren Reusstal. Die Mehrheit der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, die im Kanton Uri ihren Firmensitz haben und insgesamt 85 Prozent der Arbeitsplätze im Kanton Uri anbieten, ist ebenfalls im Unteren Reusstal angesiedelt. Das Untere Reusstal bietet zudem grosse Entwicklungsmöglichkeiten. Die angestrebte räumliche und wirtschaftliche Entwicklung erfordert eine neue gesamtheitliche Verkehrslösung. Das rGVK UR ist deshalb auf die beabsichtigte Siedlungsentwicklung, den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) im Eyschachen, das Arbeitsplatzgebiet Schatt Dorf (Entwicklungsschwerpunkt Industrie und Gewerbe) und den Kantonalbahnhof Altdorf abgestimmt.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) koordiniert die Ziele und Massnahmen bezüglich aller Verkehrsarten (MIV, ÖV und LV) untereinander, mit Blick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung. Es legt folgende Kernpunkte fest:

- die Entlastung der am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete des Unteren Reusstals vom Durchgangsverkehr;
- die strassenseitige Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte durch eine West-Ost-Verbindung, den A2 Halbanschluss Altdorf Süd und Flankierende Massnahmen;
- ein leistungsfähiges Busnetz, das auf das künftige Strassennetz und den Kantonalbahnhof Altdorf abgestimmt ist;
- eine optimale verkehrliche Anbindung nach aussen;
- eine Aufwertung und den Ausbau des Langsamverkehrs;
- ein leistungsfähiges Busnetz mit einer gut gewährleisteten Anbindung an die SBB.

Um die im rGVK UR und im Richtplan angestrebten Ziele, die Lebens- und Aufenthaltsqualität im zentralen Siedlungsgebiet nachhaltig zu verbessern sind weitere Massnahmen erforderlich wie:

- Die Erstellung eines Umsteigeknotens Bus/Bahn beim neuen, vom Bund zu erstellenden Kantonalbahnhof in Altdorf.
- Die Verbesserung des Busnetzes mit dem Ziel, den Umstieg auf den ÖV attraktiv zu machen und damit beizutragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren bzw. eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖV zu erreichen.

Die Hauptziele des rGVK lassen sich mit Hilfe der folgenden Grafiken veranschaulichen: Während sich heute der Verkehr auf der Gotthardstrasse durch die dicht besiedelten Gebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf zwingt, soll künftig die Hapterschliessung des Unteren Reusstals über die WOV und den A2 Halbanschluss Altdorf Süd rückwärtig erfolgen. Mit Hilfe von FlaMa werden das Zentrum von Altdorf und die dicht besiedelten Quartiere entlang der Gotthardstrasse in Schattdorf und Bürglen vom Verkehr entlastet und aufgewertet. Gleichzeitig wird das Busangebot ausgebaut und die Erreichbarkeit der SBB verbessert. All diese Massnahmen zusammen bewirken, dass sich die Lebensqualität entlang der Gotthardstrasse im Zentrum von Altdorf und in Bürglen und Schattdorf erheblich erhöht. Zudem werden der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden sowie das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf besser erschlossen.

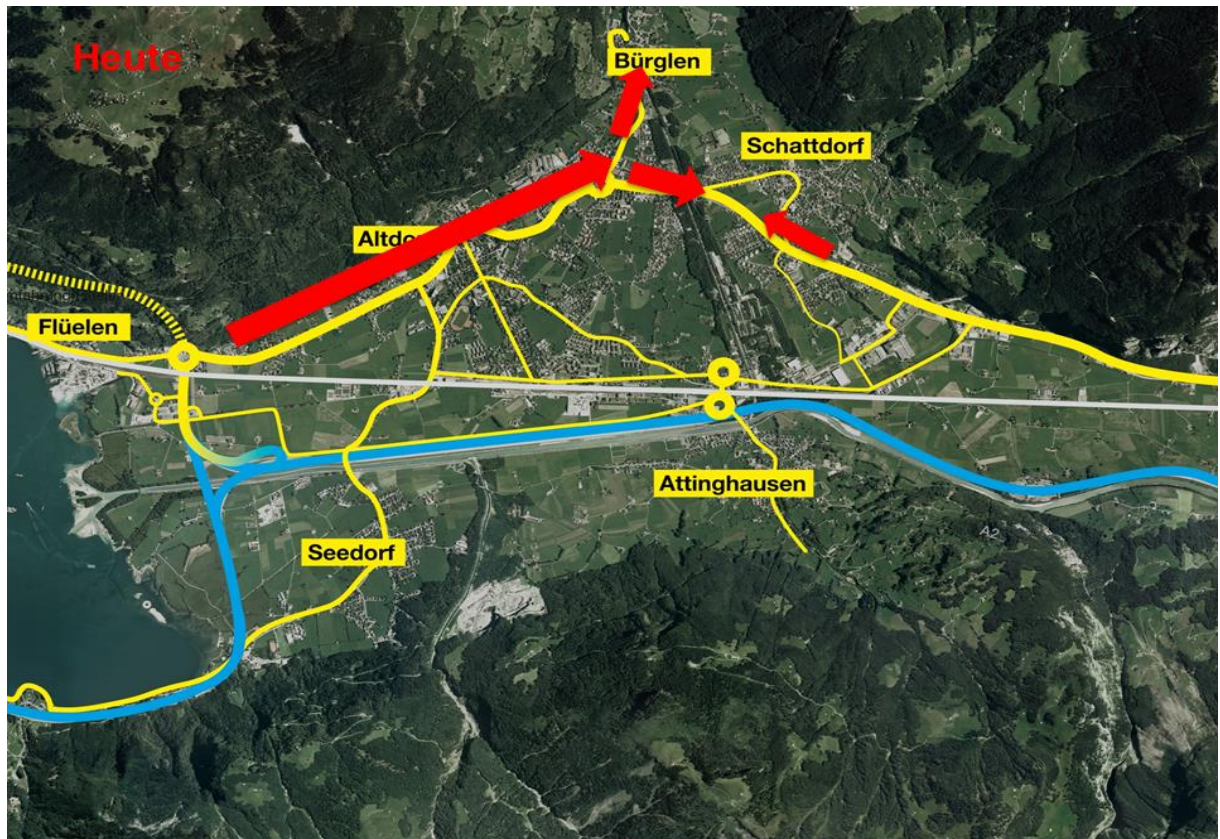


Abbildung 5: Heute fährt der Verkehr wegen mangelnder Alternativrouten mitten durch die Hauptsiedlungen hindurch.



Abbildung 6: Schematische Darstellung der geplanten rückwärtigen Erschliessung der Siedlungsgebiete und Dienstleistungszentren.

5.3 Ausbau öffentlicher Verkehr, neues Buskonzept Uri, Förderung Langsamverkehr

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie Verbesserungen beim Langsamverkehr spielen im Gesamtverkehrssystem, wie im regionalen Gesamtverkehrskonzept Uri (rGVK UR) vorgesehen, eine zentrale Rolle. Die gezielte Förderung des ÖV und attraktive Angebote für den Veloverkehr tragen dazu bei, dass die heutigen Verkehrsprobleme im Talboden entschärft werden können. Der Regierungsrat hat das Konzept "ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal" im Juli 2013 verabschiedet. Dieses Konzept enthält Massnahmen zur Realisierung eines aufgewerteten Busangebots im Urner Talboden, die in zwei Schritten anzugehen sind. Die erste Etappe soll ab Fahrplanjahr 2015, die zweite Etappe nach Freigabe durch den Regierungsrat auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Kantonalbahnhofs Altdorf erfolgen. Nachfolgend die wichtigsten Punkte, die im Zusammenhang mit der neuen Verkehrsplanung zu beachten sind.

5.3.1 Uri profitiert von der Neat-Eröffnung: IC-Halte im Talboden

Mit der baldigen Eröffnung und Inbetriebnahme der Neat kommen bahnsseitig einschneidende Veränderungen auf den Kanton Uri zu. Es gilt, die Weichen so zu stellen, dass Uri von der Neat mitprofitieren kann. In der Planungsvereinbarung vom 20. Dezember 2012 zwischen SBB, Bundesamt für Verkehr (BAV) und Kanton Uri ist festgehalten, dass der Kantonalbahnhof Altdorf eineinhalb Jahre nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (Eröffnung voraussichtlich im Dezember 2019) in Betrieb geht. Bis dann trifft der Regierungsrat für die Übergangsphase mit verschiedenen anstehenden SBB-Bauarbeiten (Zugerseesperre, 4-m-Korridor, Axensanierung) Massnahmen, um die damit verbundenen Fahrplanverschiebungen im Rahmen des Buskonzepts auffangen zu können. Die geplanten Investitionen in den Kantonalbahnhof Altdorf, die neben den S-Bahn-Halten auch InterRegio (IR)- und Inter-city-Halte (IC) ermöglichen, verändern die Voraussetzungen für den ÖV im Urner Talboden: Es entsteht damit in Altdorf ein neuer hochwertiger und zentraler Umsteigeknoten. Flüelen und Erstfeld behalten ihre bisherigen Knotenfunktionen; die gute Anbindung der Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld bleibt somit erhalten. Sie werden weiterhin durch alle InterRegio-Züge und die S-Bahn bedient. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels werden zudem erste IC-Züge in Flüelen halten; nach der Inbetriebnahme des Kantonalbahnhofs werden die IC-Halte nach Altdorf verlegt.

Im Juli 2014 haben sich das Bundesamt für Verkehr (BAV), die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Kanton Uri darauf geeinigt, welche Züge wie häufig den Kantonalbahnhof Altdorf nach dessen Fertigstellung (2021) bedienen werden.

- Ab 2021 werden in Altdorf pro Tag 14 durch den Gotthard-Basistunnel verkehrende Intercity-Züge Basel-Lugano Halt machen.
- In Altdorf halten ab 2021 pro Tag 34 InterRegio-Züge Basel/Zürich-Erstfeld (17 je Richtung).
- Im Kantonalbahnhof Altdorf (und in Sisikon, Flüelen sowie Erstfeld) wird dannzumal auch der in der Hauptverkehrszeit geführte "Innerschweizer Sprinter" halten.

Mit Inbetriebnahme der Gotthard-Bergstrecke werden auch weiterhin InterRegio-Züge über die Bergstrecke ins Tessin geführt.

5.3.2 Bessere Busverbindungen: Aufwertung der Sektoren "Altdorf Bahnhof", "Bürglen", "Attinghausen" und "Seedorf"

Der Kanton Uri kann massiv von der Neat-Eröffnung profitieren. Dafür braucht es jedoch ein abgestimmtes Busangebot. Die Passagiere sollen von schlanken Anschlüssen und kurzen Umsteigezeiten am Kantonalbahnhof Altdorf profitieren. Mit der geplanten Entlastung der Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr ist zudem sichergestellt, dass die Busse der Auto AG Uri eine zuverlässig hohe Fahrplansicherheit gewähren können.

Die Buserschliessung im Urner Talboden soll mittel- und langfristig auf den künftigen Kantonalbahnhof - der ab Ende 2021 funktionsbereit ist - ausgerichtet werden. So werden die Angebote von und nach Bürglen, Seedorf und Attinghausen verdichtet. Bereits mit Fahrplan 2015 wird in diesen Gemeinden neu der 30-Minuten-Takt umgesetzt. Als weitere Neuerung ist die neue direkte Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets Schattdorf eingeflossen.

Neben den Gemeinden im Urner Talboden (inklusive Flüelen) stiftet die konzeptionelle Neuausrichtung des Bussystems auch Nutzen für das Urner Reusstal und das Oberland. Dies deshalb, weil sich zusätzliche, durchgebundene und attraktive Transportketten zwischen den Urner Gemeinden ergeben. Dementsprechend lässt die Simulation mit dem Verkehrsmodell erwarten, dass die Zahl der Fahrten mit dem ÖV an Werktagen im Urner Talboden von heute 5'400 um zirka 20 Prozent auf 6'500 im Jahr 2020 (mit dem neuen Angebot) zunimmt. Aufgrund der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung im Urner Talboden dürften bis 2030 die Fahrten sogar auf 7'500 steigen. Dank regelmässigen IC-Halten ist eine zusätzliche erhebliche Steigerung der ÖV-Fahrten zu erwarten.

5.4 Langsamverkehr weiter fördern

Die Verbesserung des Netzes für den Langsamverkehr ist eines der Hauptanliegen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Unteres Reusstal. Velofahrer und Fussgänger sollen sich sicher zwischen den Gemeinden bewegen können. Dank Entlastungen auf den heutigen Verkehrsachsen (insbesondere Gotthardstrasse) bietet sich die Möglichkeit, den Langsamverkehr auf den meisten Strassenabschnitten stark zu verbessern. Bereits heute wird das Rad- und Fusswegnetz im Urner Talboden laufend ausgebaut. Bereits realisiert werden konnte die Verlängerung des Radwegs Rynächt bis ins Gebiet Einkaufszentrum Schattdorf. Der Radweg entlang Umfahrungsstrasse bis Stille Reuss und zur Reussbrücke Attinghausen konnte im Herbst 2014 vollendet werden. Somit besteht heute ein durchgehendes Rad- und Fusswegnetz zwischen Attinghausen, Schattdorf und Erstfeld. In einem weiteren Schritt erfolgt der Ausbau des Netzes bis zum Bahnhof Altdorf.

Wie im Strassengesetz festgehalten, obliegt es der zuständigen Direktion, einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Radwege im Kanton zu erstellen. Die Planung hat ausdrücklich im Einverständnis mit den Gemeinden zu erfolgen. So soll ein möglichst gutes, auf die Bedürfnisse abgestimmtes Routennetz erreicht werden. Durch die mit dem rGVK angestrebte Verkehrslenkung eröffnen sich ganz neue Möglichkeiten zur Förderung des Langsamverkehrs. Bei der Realisation des regionalen Gesamtverkehrskonzepts können die bestehenden Routen zwischen den Gemeinden optimal gestaltet und entsprechend angepasst werden. Insbesondere in den Quartieren wird der Langsamverkehr profitieren. Die entlastete Gotthardstrasse in Schattdorf wird auf ausdrücklichen Wunsch des Gemeinderats Schattdorf mit Radwegen ausgestattet. Verbessert werden die Bedingungen für den Langsamverkehr auf dem Abschnitt Urnertor: Hier ist ein durchgehender Radstreifen vom Kreisel Kollegi bis Schächenbrücke vorgesehen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden neu über das Areal der Kantonalen Mittelschule Uri und nach Möglichkeit vor dem Einkaufscenter Urnertor vorbei geführt.

6. DIE VERKEHRSFÜHRUNG AUSSERHALB DES SIEDLUNGSGEBIETS

6.1 Die lange Suche nach neuen Verkehrsachsen

Die Tatsache, dass die Hapterschliessungen im Unteren Reusstal mitten durch dicht besiedeltes Wohngebiet führen, beschäftigt die Politik schon seit Jahrzehnten. Bereits 1950 wurde ein Ausbau des Strassennetzes im Unteren Reusstal ausserhalb des Siedlungsgebiets skizziert. In den folgenden Jahren wurden immer wieder Vorschläge und Studien für eine Entlastung der Siedlungsgebiete vom Strassenverkehr erarbeitet. Dabei wurden die unter-

schiedlichsten Zielsetzungen verfolgt. So wurde mehrmals eine Kernumfahrung von Altdorf ins Auge gefasst. Wiederholt wollte man mit neuen Längsachsen im Talboden die Siedlungen vom Durchgangsverkehr entlasten. Und drittens wurde eine Vielzahl von gemischten oder kombinierten Lösungen entworfen.

Ein Blick auf die Abbildung mit den verschiedenen Varianten zeigt, wie in den letzten Jahren um eine optimale Lösung für eine neue Linienführung zwischen Flüelen und Schattdorf gerungen wurde.

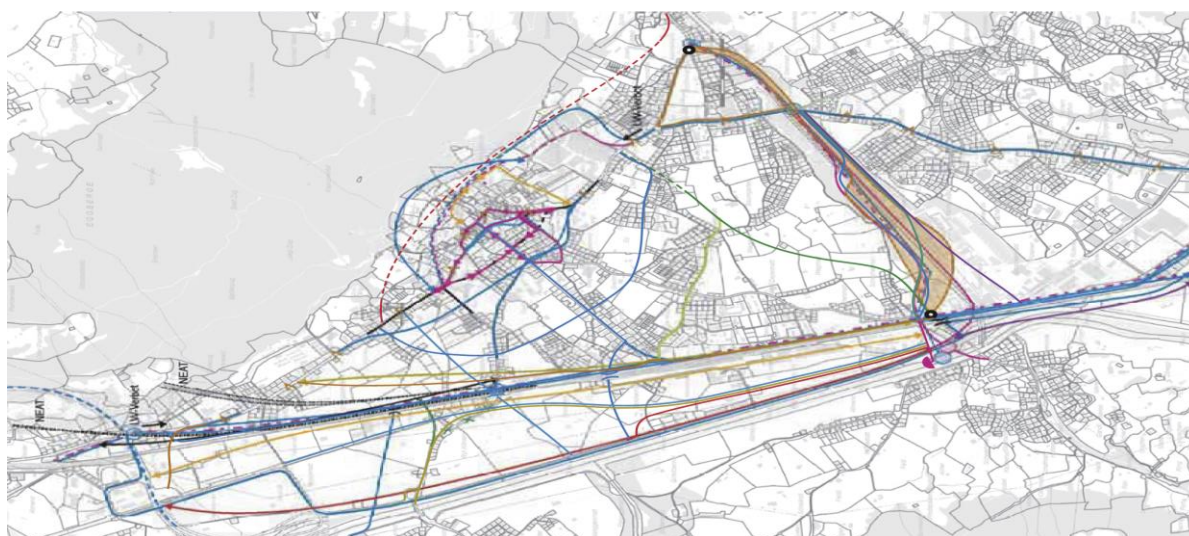


Abbildung 7: Variantenfächer aller untersuchten Linienführungen.

Als nicht zielführend erwiesen sich die Lösungsansätze mit Querspangen zwischen der Industriestrasse und der Gotthardstrasse im Bereich Seedorferstrasse, Bahnhof Altdorf oder Gründligasse. Auch ein hangseitiger Umfahrungstunnel entpuppte sich als unbefriedigend, nicht allein aus Kostengründen. Diese und alle anderen Varianten hatten den Nachteil, dass sie keine oder nur eine unzureichende Entlastung der Siedlungsgebiete erwirkt und im Konflikt mit grundsätzlichen Randbedingungen gestanden hätten.

6.2 Die Kombination A2 Halbanschluss Altdorf Süd und West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)

Als die mit Abstand beste Variante kristallisierte sich schon 1994 die Kombination A2 Halbanschluss Altdorf Süd im Raum Attinghausen und einer West-Ost-Verbindungsstrasse entlang des Schächens heraus.

Bei der Ausarbeitung dieses Lösungsansatzes zeigte sich, wie wichtig der A2 Halbanschluss Altdorf Süd für den Kanton Uri ist. Die Bewilligung und Realisation des Halbanschlusses sind

jedoch Sache des Bunds. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist bereit, diesen Halbanchluss zu erstellen - allerdings nur unter der Bedingung, dass gleichzeitig der Kanton eine West-Ost-Verbindungsstrasse realisiert. Mit gutem Grund: Allein diese Kombination ermöglicht, die regionalen Verkehrsprobleme zu entschärfen und die grossen Siedlungsgebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Ein A2 Halbanchluss Altdorf ohne WOV brächte so gut wie keine Vorteile. Die Entlastung im Zentrum Altdorf wäre gering und die Rynächtstrasse bzw. der Bahnhofplatz Altdorf würden mit Zusatzverkehr belastet. Unbestritten ist auf der anderen Seite auch, dass eine West-Ost-Verbindungsstrasse ohne den A2 Halbanchluss Altdorf Süd kaum eine erhoffte Wirkung erzielen würde.

Die Vorteile der Variante WOV zusammen mit dem neuen A2 Halbanchluss Altdorf Süd sind offensichtlich:

- Ein wesentlicher Teil der Fahrten von und nach Norden kann - statt wie heute über die Gotthardstrasse - direkt über die Nationalstrasse geführt werden.
- Mit der neuen Verkehrsachse werden die dicht besiedelten Gebiete entlang der Gotthardstrasse entlastet.
- Dies führt auch zu einer besseren Verkehrssituation für den ÖV.
- Durch die Entlastung der Gotthardstrasse kann der Langsamverkehr auf der Hauptachse zwischen Flüelen und Schattdorf aufgewertet werden.
- Viele Einwohnerinnen und Einwohner der Urner Reussebene erhalten dank der WOV und dem A2 Halbanchluss Altdorf Süd einen direkten und schnellen Zugang zu ihren Arbeitsplätzen ausserhalb des Kantons.
- Mit dem A2 Halbanchluss Altdorf Süd erhalten die Industrie- und Gewerbeunternehmen im Gebiet, das sich vom RUAG-Areal über die Umfahrungsstrasse bis zum "Manor" in Schattdorf ausdehnt, eine direkte Verbindung zur Autobahn. Diese Anbindung ist für die weitere Entwicklung dieses wichtigen Urner Industrie- und Gewerbegebiets von grossem Vorteil.

6.3 Die Festlegung des Korridors für die WOV

Auch wenn sich früh herausstellte, dass die beste Lösung für eine Entlastung der Siedlungsgebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf vom Alltagsverkehr eine West-Ost-Verbindungsstrasse entlang des Schächens darstellt, galt es früh, verschiedene Fragen zu klären und nach einer optimalen Linienführung der neuen Strasse zu suchen. Zum einen sind die Interessen der Landwirtschaft zu berücksichtigen, die zu Recht darauf drängt, die WOV ohne grossen Verlust an Kulturland zu realisieren. Eine weitere wichtige Herausforderung stellt der Hochwasserschutz im Gebiet des Schächens und der Reuss dar. Rücksicht muss auch auf

den als besonders wertvoll eingestuften Schächenwald genommen werden. Zudem war angemessene Rücksichtnahme auf die Zukunftsperspektiven des Industrieparks RUAG und die dort angesiedelten Arbeitsplätze zu nehmen. Damit die Bevölkerung künftig das bislang aus Sicherheitsgründen gesperrte Waldstück als Naherholungsgebiet nutzen kann, liess der Regierungsrat ein Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli ausarbeiten, das die verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten des Waldgebiets aufzeigt.

Gegenstand intensiver Abklärungen war auch die Frage, wie weit die WOV führen soll. Von Anfang an geplant war, die Verbindung in zwei Abschnitte zu unterteilen - in einen unteren Abschnitt vom Kreisel Wysshus bis zur Gotthardstrasse und als Fortsetzung davon in einen oberen Abschnitt von der Gotthardstrasse entlang des Schächens durch das Galgenwäldli und das Gebiet Rüteli bis zur Klausenstrasse. Im ersten Richtplanentwurf wurde der obere Abschnitt als Zwischenergebnis vorgesehen. Damit wollte der Regierungsrat den Korridor im oberen Bereich raumplanerisch sichern, um zu einem späteren Zeitpunkt möglicherweise die Fortsetzung der WOV von der Gotthardstrasse bis zur Klausenstrasse zu realisieren. Gegen dieses Vorhaben erwuchs von verschiedener Seite heftige Opposition. Um zu klären, ob der vorgesehene obere Teil der WOV zur Verkehrsentslastung der Siedlungsgebiete notwendig ist, wurde ein Expertenbericht in Auftrag gegeben. Dieser kam zum Schluss, dass die Ziele des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK UR) mit geringer Einschränkung auch erreicht werden können, wenn der obere Teil der WOV über das bestehende Strassennetz – Gotthardstrasse-Kreisel-Kollegi-Klausenstrasse - geführt wird. Der Regierungsrat entschloss sich daraufhin, den im Richtplanentwurf als Zwischenergebnis vorgesehenen oberen Abschnitt der WOV im Richtplan, den er dem Landrat zur Genehmigung vorlegte, nicht mehr aufzunehmen.

Der Richtplan scheidet in der Richtplankarte den Korridor aus, im Bereich dessen die genaue Linienführung der West-Ost-Verbindungsstrasse zwischen der Unterführung Wysshus und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächenbrücke erarbeitet werden soll.

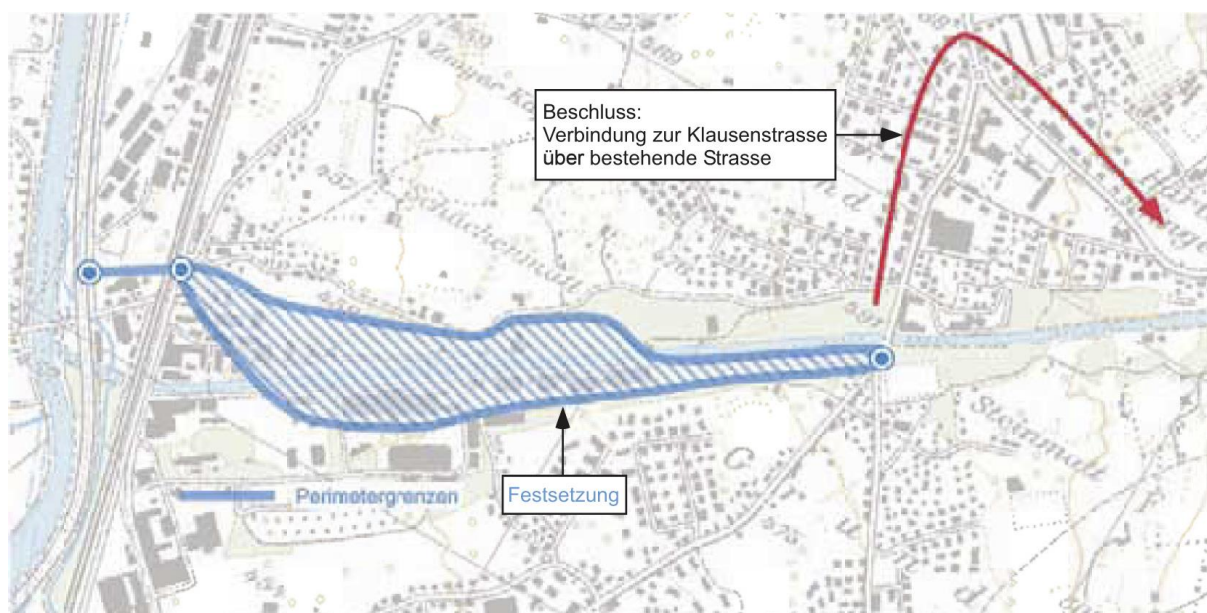


Abbildung 8: Blau eingezeichnet der Planungsperimeter für die WOV.

Der Richtplan verlangt bei der Festsetzung des Perimeters ausdrücklich, dass der ausgeschiedene Korridor möglichst umgehend auf die Linienführung zu reduzieren ist, damit der nicht beanspruchte Raum den Nutzern bald wieder zur Verfügung stehen kann. Festgehalten wird im Richtplan zudem, dass der Anschluss der WOV von der Schächenbrücke an die Klausenstrasse über die Gotthardstrasse und den Kollegi-Kreisel zu erfolgen hat.

Um die Wirkung der West-Ost-Verbindungsstrasse und des neuen Halbanschlusses zu gewährleisten und die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr entlang der Gotthardstrasse zu verbessern, müssen in den Siedlungsgebieten FlaMa ergriffen werden. So wie die WOV werden diese Massnahmen im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die zuständigen Behörden sind also verpflichtet, diese gleichzeitig mit der Realisierung der neuen WOV umzusetzen (vgl. Richtplan, 5.3-2, S. 5.3/2).

6.4 Die vier Schlüsselemente der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)

Um die heute stark belasteten Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten, setzen das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK UR) und der kantonale Richtplan auf folgende vier Schlüsselemente:

1. Die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV);
2. den A2 Halbanschluss Altdorf, der die WOV optimal ergänzt;
3. die flankierenden Massnahmen, die die Wirkung der WOV und des Halbanschlusses gewährleisten und die Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr entlang der Gotthardstrasse verbessern;

4. den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Bahn und Bus) und die Förderung des Langsamverkehrs.

Obwohl nur die WOV Gegenstand des vorliegenden Strassenprogramms ist, werden im Bericht auch die anderen baulichen Vorhaben A2 Halbanschluss und FlaMa vorgestellt. Nur die Umsetzung aller drei Massnahmen ist sinnvoll und bringt die erhoffte Wirkung. Gleichzeitig soll nach dem bestehenden Nutzungskonzept der Schächenwald als Naherholungsgebiet aufgewertet werden.

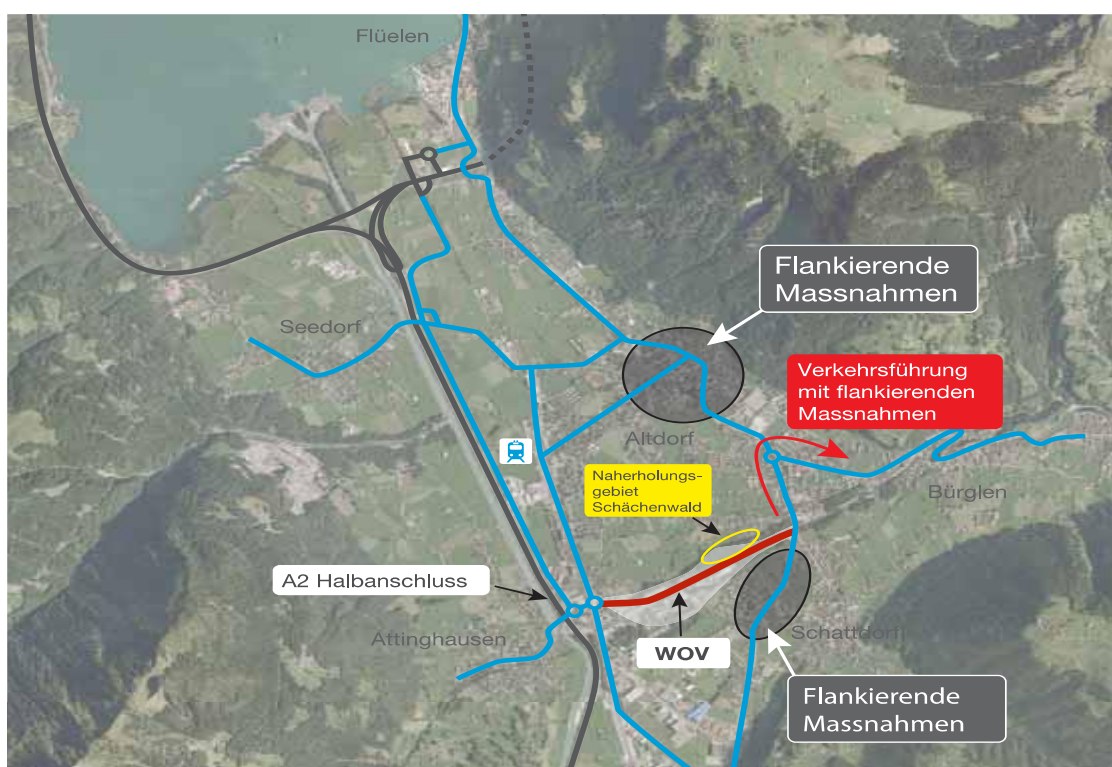


Abbildung 9: WOV, A2 Halbanschluss Altdorf Süd sowie Flankierende Massnahmen bilden ein Gesamtpaket.

7. DER PLANUNGSKREDIT UND DIE PLANUNGSARBEITEN

Am 23. Januar 2013 genehmigte der Landrat mit grossem Mehr den Planungskredit in der Höhe von insgesamt 480'000 Franken für die "West-Ost-Verbindung" und die "Flankierenden Massnahmen" sowie das "Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli". Ziel der Planungsarbeiten ist die Ausarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Landrats bzw. des Volks für die definitive Umsetzung der WOV.

Im Februar 2013 ist mit den umfangreichen Planungsarbeiten gestartet worden. Hauptziel war, eine optimale Lösung für den Bau der WOV zu erarbeiten, die gesamthaft die besten Voraussetzungen für einen haushälterischen Umgang mit den verfügbaren Flächen schafft,

die Umweltanforderungen erfüllt und die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Uri berücksichtigt. Im Rahmen dieser Planungsarbeiten sind bis heute zahlreiche Untersuchungen und Vorabklärungen durchgeführt worden.

Um diesen intensiven Prozess bestmöglich zu begleiten, hat die Baudirektion Uri ein Kernteam einberufen. Darin vertreten sind das Amt für Tiefbau, das Amt für Forst und Jagd, das Amt für Umweltschutz, die RUAG als betroffene Landeigentümerin und je zwei Vertretungen der Gemeinderäte der Standortgemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Für kantonale Bauvorhaben ist es ungewöhnlich, ein so breit abgestütztes Kernteam in die laufende Planung miteinzubeziehen. Dennoch hat sich die Baudirektion Uri für dieses partizipative Vorgehen entschieden. Es bringt zwei wesentliche Vorteile: Erstens werden die RUAG als betroffene Grundeigentümerin und die Behörden der Standortgemeinden laufend über den aktuellen Stand der Planung informiert. Zweitens erhalten sie so die Möglichkeit, regelmässig Fragen, Einwände sowie Ideen und Lösungsvorschläge einzubringen, die dann wiederum in den Planungsprozess einfließen.

Parallel zu diesen Kernteamsitzungen sind bis heute mehrmals diverse Organisationen wie die Interessengemeinschaft "Schächenspange Nie!", VCS, TCS, Bauernverband, Anwohner Brestenegg, Anwohner Ringstrasse, Pro Komitee usw. informiert und angehört worden. Selbstverständlich sind auch immer wieder die von der WOV unmittelbar betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner ausführlich über die Entwicklung und den Stand der Planungsarbeiten orientiert worden. Auch ihre Bedenken, Anliegen und Vorschläge wurden aufgenommen und nach Möglichkeit bei der Planung berücksichtigt. An mehreren öffentlichen Informationsveranstaltungen wurden schliesslich die Planungsergebnisse der Urner Bevölkerung und weiteren interessierten Kreisen präsentiert.

7.1 Die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)

Seit eineinhalb Jahren sind auf verschiedener Ebene intensive Planungen für die WOV im Gang. Vier Linienführungen vom Kreisel Wysshus Ost bis zur Gotthardstrasse wurden im Detail ausgearbeitet und auf ihre Machbarkeit hin vertieft untersucht. Sie werden im Folgenden kurz vorgestellt.

7.1.1 Tunnelvariante

Die Variante Tunnel (mit und ohne Unterquerung des Schächens) zeigte sich schnell als unrealistisch. Dies vorwiegend aus folgenden Gründen:

- *Sehr hohe Kosten:* Schätzungen haben ergeben, dass diese Variante mit mehr als 65 Mio. Franken sehr hohe Kosten verursachen würde, die die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Uri bei weitem übersteigen.
- *Bautechnisch schwierig:* Die Unterquerung des Schächens wäre bautechnisch mit beträchtlichen Problemen verbunden. Hinzu kommt, dass der Tunnel im Tagbau errichtet werden müsste, was einen massiven Eingriff für den Wald und eine hohe Belastung der Umgebung zur Folge hätte.
- *Grundwasserströme:* Eine Tunnelvariante hätte unweigerlich Auswirkungen auf die Grundwasserströme im Gebiet des Schächens. Würde ein Tunnel in dieser Zone realisiert, wäre eine Störung und Verschiebung der Grundwasserströme zu erwarten.
- *Belastung der Quartiere:* Stark belastet würden die umliegenden Quartiere auch nach der Inbetriebnahme des Tunnels. Die Lärmemission an den Tunnelportalen wäre hoch und es muss davon ausgegangen werden, dass hier zeitweise sogar die zulässigen Lärmschutzgrenzwerte überschritten würden, was nach bundesgesetzlichen Vorschriften nicht zulässig ist.

7.1.2 Variante Nord

Bei der Variante Nord handelt es sich um die Linienführung rechts des Schächens. Sie führt vom Kreisel Wysshus Ost entlang der Schächenwaldstrasse zum Schächenwald, der durchquert wird, um anschliessend in die Gotthardstrasse einzumünden. Diese Variante ist die mit Abstand kostengünstigste und verhältnismässig einfach zu bauen. Doch sie weist beträchtliche Mängel auf:

- *Beanspruchung des Schächenwalds:* Das "Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli" sieht vor, den bislang unzugänglichen Schächenwald mit verschiedenen Massnahmen aufzuwerten und als Naherholungsgebiet für die Urner Bevölkerung zu nutzen. Die Variante Nord hätte einen beträchtlichen Waldverlust zur Folge (vgl. Kapitel 11 des Berichts).
- *Mangelnde Akzeptanz:* Bei den verschiedenen Informationsveranstaltungen hat sich gezeigt, dass diese Variante sowohl bei der betroffenen Bevölkerung als auch bei den Gemeinden Altdorf und Bürglen auf heftigen Widerstand stösst. Vor allem die in der Langmatt und Löwenmatt wohnhafte Bevölkerung führte, unterstützt vom Gemeinderat Bürglen, grösste Bedenken gegen diese Variante ins Feld.
- *Entspricht nicht dem Richtplan:* Die Linienführung der Variante Nord verläuft im oberen Bereich ausserhalb des im Richtplan festgelegten Perimeters. Der Landrat genehmigte am 4. April 2012 den Richtplan und legte den Korridor fest, der für die Planung der WOV reserviert bleibt. Dieser Korridor beinhaltet bewusst den Schächenwald nicht, der künftig

mit verschiedenen Massnahmen zum öffentlich zugänglichen Naherholungsgebiet aufgewertet werden soll.

7.1.3 Variante Süd

Intensiv geprüft wurde ebenfalls die Linienführung auf der linken Uferseite des Schächens. Doch auch diese Variante hat sich hauptsächlich aus folgenden Gründen als wenig zielführend erwiesen:

- *Hohe Kosten:* Diese Variante führt unmittelbar neben den Fabrikationsgebäuden der RUAG vorbei. Um den nötigen Schutz vor den Gefahren der Sprengstoffverarbeitung zu gewährleisten, wären diverse kostspielige Massnahmen erforderlich.
- *Abriss von Gebäuden auf dem RUAG-Areal mit beträchtlicher Kostenfolge:* Um den nötigen Raum für die WOV zu schaffen, müssten einzelne, heute unterschiedlich genutzte Gebäude abgerissen werden. Dies hätte ebenfalls erhebliche Kosten zur Folge.
- *Gefährdung von Arbeitsplätzen:* Wegen des Abbruchs mehrerer Gebäude müssten rund 100 Arbeitsplätze verschoben werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist fraglich, ob sie alle erneut auf dem RUAG-Areal untergebracht werden könnten. Nicht ausgeschlossen ist, dass einige Unternehmungen abziehen und ihren Betrieb ausserhalb des Kantons Uri ansiedeln würden. Die Firma Rheinmetall Defence mit ihren über 100 Arbeitsplätzen hat früh signalisiert, dass sie bei einem erzwungenen Standortwechsel auf dem RUAG-Areal selber erneut ein für die Munitionsverarbeitung äusserst aufwendiges Zertifizierungsverfahren durchlaufen müsste, was aus betriebswirtschaftlicher Sicht sehr hohe Kosten zur Folge hätte.

7.1.4 Variante Querung

Nach eingehender Prüfung der verschiedenen Varianten hat sich der Regierungsrat für die Variante Querung entschieden. Er hat der Baudirektion Uri den Auftrag erteilt, allein diese Variante weiterzuverfolgen und das Projekt in das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020 aufzunehmen.

Die Variante Querung führt vom Kreisel Wysshus Ost durch das Industrieareal RUAG und anschliessend durch den bestehenden Geschiebesammler am Schächten, überquert dann mit einer Brücke den Schächten und schliesst in Schattdorf im Bereich der Coop-Tankstelle an die Gotthardstrasse an. Der Plan zeigt den Stand der heutigen Planung. Die Linienführung bewegt sich vollständig im Perimeter, der im Richtplan für die WOV ausgeschieden worden ist.



Abbildung 10: Übersicht der WOV-Linienführung Variante Querung im westlichen Teil.

Die Variante Querung weist gegenüber den anderen drei Varianten in verschiedenster Hinsicht bestechende Vorteile aus. Sie trägt den Interessen und Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner, der Natur sowie der Firmen auf dem Industriepark RUAG bestmöglich Rechnung. Im Folgenden werden die einzelnen Abschnitte der Linienführung vorgestellt. Näher eingegangen wird auch auf bestimmte Fragen, die sich bei der Variante Querung unweigerlich stellen, so insbesondere solche des Hochwasserschutzes und der Lärmbelastung für die umliegenden Quartiere.

Brestenegg

Die nachfolgende Fotomontage zeigt, wie die Linienführung im Bereich Brestenegg geplant ist. Die Strasse führt vom Kreisel Wysshus direkt durch das RUAG-Areal Richtung Schächten. Um das Wohnquartier Brestenegg vor Lärm zu schützen, sieht das Projekt auf der Nordseite der Strasse zwei Meter hohe Lärmschutzwände vor. Ausführliche Berechnungen haben ergeben, dass dank dieser Massnahmen die in der LSV vorgeschriebenen Planungswerte vollumfänglich eingehalten werden können, und zwar selbst bis zu einem Verkehr von 20'000 Fahrzeugen. Es gilt zu beachten, dass die Zahl 20'000 nicht erreicht wird und somit sehr hoch angesetzt ist. Es wird aber deutlich, dass die vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen einen angemessenen Schutz der Bevölkerung gewähren.



Abbildung 11: Die WOV wird möglichst weit vom Quartier Brestenegg weg geführt. Die Strasse wird zum weiteren Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner nach dem RUAG-Parkplatz innen im Rand des Geschiebesammlers geführt.

Die Variante Querung verlangt auch nicht den Abriss von bestehenden Gebäuden auf dem RUAG-Areal. Es müssen also weder Arbeitsplätze verlegt werden noch besteht die Gefahr, dass wegen der WOV Unternehmen aus dem Kanton Uri wegziehen und Arbeitsplätze verloren gehen.

Geschiebesammler am Schächen

In den Jahren 2011/2012 wurde im Rahmen der umfangreichen Hochwasserschutzmassnahmen beim Schächen auf dem RUAG-Areal ein Geschiebesammler mit einem Rückhaltebecken gebaut. Damit werden die umliegenden Gebiete (Brestenegg, RUAG) rechtsufrig des Schächens höher geschützt als gegen ein 100-jähriges Hochwasser, das heisst ein so gewaltiges Hochwasser, das statistisch gesehen höchstens einmal in 100 Jahren eintritt.

Das Projekt Querung verlegt die Strasse hinter den Damm in das Rückhaltebecken des Geschiebesammlers am Schächen. Der Damm wird, wie auf dem folgenden Querprofil ersichtlich, am tiefsten Punkt um zwei Meter eingeschnitten. Der Einschnitt erfolgt jedoch so, dass das Wasser den Damm auch bei einem Extremhochwasser nicht früher als heute überfließen kann. Dazu wird auf der Damminnenseite eine zusätzliche Mauer erstellt. Wie ein Blick auf das oben stehende Bild deutlich macht, besteht der grosse Vorteil dieser Linienführung

darin, dass hier kaum Eingriffe in die Landschaft notwendig sind und durch die Integration der Strasse innerhalb der Dammkrone ein natürlicher Lärmschutz gewährleistet ist. Entlang der neuen Strasse zwischen dem Damm und dem Kreisel Wysshus wird eine zwei Meter hohe Lärmschutzwand errichtet. Es müssen auch keine Wohnhäuser abgebrochen werden.

Querprofil Damm innen

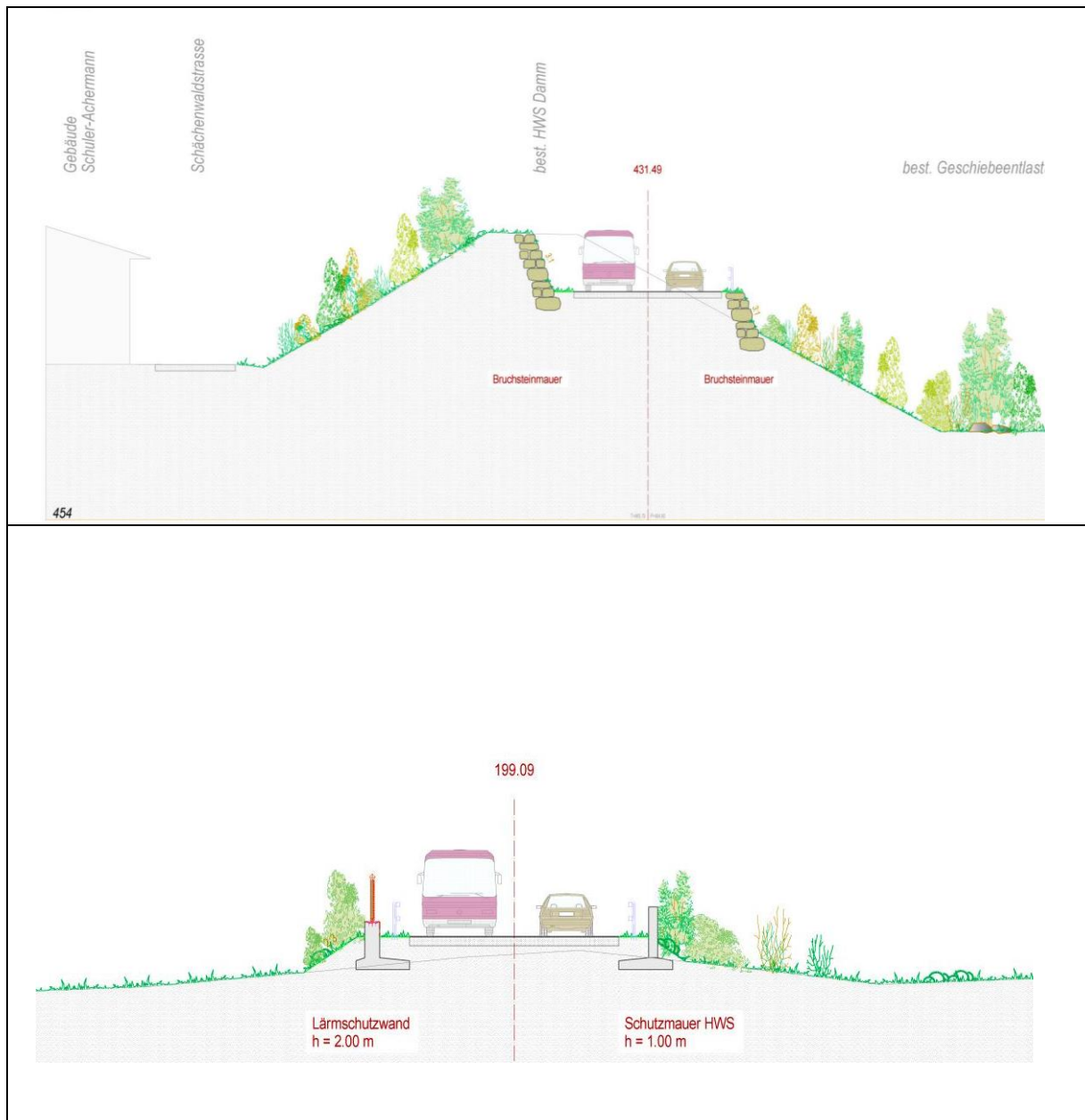


Abbildung 12: Querprofil im Damm, Höhe Liegenschaft Schuler (oben) und Querprofil Strassenführung unmittelbar nach dem RUAG-Parkplatz.

Eine zentrale Frage stellte sich von Anfang an: Kann mit der Verlegung der Strasse in das Rückhaltebecken auch weiterhin der Hochwasserschutz gewährleistet werden? Um diese für

weite Gebiete der Unteren Reussebene entscheidende Frage zu beantworten, wurden umfangreiche Abklärungen vorgenommen. Diese ergaben, dass die Linienführung der Strasse hinter dem Damm keine Nachteile für den Hochwasserschutz bringt. Die Fachleute kamen zum Schluss, dass die neuen Lärmschutzwände sowie die gegenüberliegende Mauer südlich der Strasse einen idealen Abflusskorridor im Überlastfall bilden. Weiter unten fliesst das Wasser dann via neue Unterführung Wysshus der Reuss zu. So werden das Quartier Brestenegg und auch das RUAG-Areal ohne Einschränkungen weiterhin wirksam vor Hochwasser geschützt.

Brücke über den Schächen

Im oberen Drittel der Linienführung quert die WOV mit einer Brücke den Schächen. Die Brücke wird so angelegt, dass der Hochwasserschutz nicht gefährdet wird. Sie führt nur leicht überhöht von der einen Dammhöhe auf die gegenüberliegende Seite. Es muss also kein hohes, für das Landschaftsbild störendes, Brückenviadukt errichtet werden.

Ringstrasse

Nach der Querung des Schächens führt die WOV am linken Flussufer bis zum Areal der Coop-Tankstelle in Schattdorf. Um das Wohnquartier an der Ringstrasse vor Lärmemissionen zu schützen, werden auf der Südseite der Strasse 2,5 Meter hohe Lärmschutzwände errichtet. Auch hier wurden genaue Berechnungen über die Wirksamkeit dieser Massnahme angestellt. Sie kamen zum gleichen Ergebnis wie beim Wohnquartier Brestenegg: Mit Hilfe dieser Lärmschutzwände können im Gebiet Ringstrasse selbst bei einem überdurchschnittlichen Verkehr (20'000 Fahrzeuge) die erforderlichen Planungswerte problemlos eingehalten werden.



Abbildung 13: Lärmschutz Quartier Ringstrasse: Die Planungsgrenzwerte werden für alle Wohnhäuser eingehalten.

Knoten an Gotthardstrasse in Schattdorf

Der Knoten Gotthardstrasse/Dorfstrasse Schattdorf bei der Schächenbrücke weist heute offensichtliche Mängel auf. Die Einmündung von der Dorfstrasse in die Gotthardstrasse ist sehr unübersichtlich. Bei hohem Verkehrsaufkommen zeigt auch die Ausfahrt Coop-Tankstelle deutliche Defizite. Insgesamt ist der heutige Zustand ungenügend und zeigt ein klares Sicherheitsrisiko. Der Knoten Gotthardstrasse/Dorfstrasse müsste deshalb in den nächsten Jahren auch ohne WOV grundlegend überprüft und baulich verbessert werden.

Mit dem Bau der WOV bietet sich die Gelegenheit, die heute unübersichtliche Situation umfassend zu verbessern. Dazu wurden während der Planungsphase WOV diverse Machbarkeitsstudien erstellt. Herausfordernd sind die engen Platzverhältnisse. Sie müssen sowohl den Ansprüchen an die Verkehrssicherheit als auch den Bedürfnissen der umliegenden Liegenschaften (Crivellikapelle, Fussballplatz FC Schattdorf und Coop-Tankstelle) dienen.

Gemäss heutigem Planungsstand könnte der Knoten neu mit einem Kreisell gestaltet werden. Die Abzweigung der Gotthardstrasse in Richtung Erstfeld wird so umgestaltet, dass sie für den Durchgangsverkehr an Attraktivität verliert und der Verkehr Altdorf-Erstfeld über die WOV fährt.

Die Vorteile des Projekts Querung

Die Variante Querung ist nach ausgiebigen Studien und Abklärungen sowie zahlreichen Gesprächen und Diskussionen mit den unterschiedlichsten Partnern und Fachleuten ausgearbeitet worden. Sie nimmt bestmöglich auf Bedenken und Einwände der betroffenen Bevölkerung Rücksicht, schont weitgehend die Natur und ist, was die Kosten betrifft, finanziell vertretbar. Die Vorteile des Projekts Querung gegenüber den anderen Varianten sind bestehend:

- *Verträglicher Eingriff in die Umgebung:* Unter sämtlichen Varianten ist die Variante Querung mit den geringsten Eingriffen in die Landschaft verbunden. Es müssen auch keine Wohnhäuser abgerissen werden.
- *Wirksamer Schutz der Quartiere vor Lärm:* Dank der Lärmschutzwände können die in der Nähe der WOV gelegenen Wohnquartiere vor Lärmimmissionen wirksam geschützt werden.
- *Hochwasserschutz gewährleistet:* Mit dem Projekt Querung wird der heutige Schutz vor Hochwasser des Schächens beibehalten.
- *Schutz des Walds:* Die WOV wird so angelegt, dass während des Baus nur möglichst geringe Eingriffe in den Schächenwald notwendig sind. Die gerodeten Flächen werden im Gebiet selber wieder aufgeforstet. Zusammen mit dem Galgenwäldli und dem Schächenwäldli kann künftig der bislang nicht öffentlich zugängliche Wald als Naherholungsgebiet genutzt werden.
- *Keine Gefährdung der Arbeitsplätze:* Das Projekt Querung bedingt weder den Abriss von Gebäuden auf dem RUAG-Areal noch die Verlegung von Arbeitsplätzen. Sie gefährdet somit keine wertvollen Arbeitsplätze.
- *Rücksichtnahme Liegenschaften:* Mit der vorliegenden Linienführung muss kein einziges Wohnhaus abgerissen werden. Die Gebäude entlang der WOV können dank Lärmschutzmassnahmen und weiteren Optimierungen wirksam vor negativen Immissionen geschützt werden.

7.2 Flankierende Massnahmen (FlaMa)

Wenn die WOV in Betrieb ist, muss sichergestellt sein, dass die vom Verkehr entlasteten Hauptsiedlungen nicht weiterhin durch grosses Verkehrsaufkommen belastet werden. Dafür braucht es in den Dörfern Altdorf, Bürglen und Schattdorf FlaMa. Dies hält der behördenverbindliche kantonale Richtplan unter Kapitel 5.3-2 ausdrücklich fest.

Für die Umsetzung der FlaMa ist der Kanton Uri gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden zuständig. Die FlaMa sind nicht Inhalt des vorliegenden Strassenbauprogramms und somit auch nicht Bestandteil des vom Landrat zu genehmigenden Kredits. Sie sind jedoch zwingend in direktem Zusammenhang mit der Fertigstellung der WOV zu realisieren, damit sich die positive Wirkung des neuen Gesamtsystems entfalten kann.

Ohne diese Massnahmen ist zu erwarten, dass der überörtliche Strassenverkehr weiterhin über die Gotthardstrasse fliesst, während gleichzeitig ein Grossteil der Beeinträchtigungen im Bereich Umwelt und Landschaft sowie auch die Kosten trotzdem zu tragen sind.

7.2.1 Aufgaben der Flankierenden Massnahmen

Die FlaMa dienen dazu, die im Richtplan festgehaltenen Ziele umzusetzen. Das heisst: Die Wohngebiete von Lärm-, Staub- und Luftschadstoffbelastung zu entlasten, um die Siedlungs- und Wohnqualität zu verbessern bzw. zu erhalten und die zukünftige Entwicklung im Sinne des kantonalen Richtplans gezielt zu unterstützen. Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen FlaMa, die den Verkehr neu lenken, und FlaMa, die den Verkehr auf den dafür vorgesehenen Strecken verflüssigen und sicherer machen.

Hauptziel der FlaMa ist, den Verkehr in den Siedlungsgebieten, insbesondere in den stark belasteten Zentrumsbereichen, wirksam zu reduzieren, zu lenken und die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bewegen, den ÖV bzw. das Velo zu benutzen oder zu Fuss zu gehen. Dazu braucht es neue Regelungen, ohne den berechtigten Ziel- und Quellverkehr in die betreffenden Gebiete zu verhindern.

Im Einzelnen werden folgende Teilziele mit den FlaMa erreicht:

- Die Luft- und Lärmbelastung im Zentrum von Altdorf sowie in den Wohnsiedlungen entlang der Gotthardstrasse in Schattdorf wird massiv reduziert. Dies führt zu einer Steigerung der Lebensqualität in diesen Gebieten.
- Die Siedlungsgebiete werden vom reinen Durchgangsverkehr befreit.
- Die Gotthardstrasse zwischen Flüelen und Schattdorf wird vom Lastwagenverkehr wesentlich entlastet. Nur diejenigen, die als Ziel- und Quellverkehr in die Siedlungen fahren müssen, sollen die Gotthardstrasse benutzen. Ein Grossteil der Lastwagen gelangt über den neuen A2 Halbanschluss Altdorf Süd direkt in die Industrie- und Gewerbezone.
- Der unerwünschte Schleichverkehr durch Quartiere wird verhindert.
- Die Busse können die Anschlüsse besser garantieren.

- Die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird verbessert. Sowohl die Fussgänger als auch die Velofahrer erhalten mehr Platz und werden nicht mehr vom Durchgangsverkehr bedroht oder verdrängt.

7.2.2 Geplante Umsetzung

Die Umsetzung der Flankierenden Massnahmen (FlaMa) in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf geschieht nicht von heute auf morgen. Hier muss der Kanton Uri gemeinsam mit den Gemeinden optimale Lösungen finden. Dazu ist ein intensiver Prozess der Planung und der anschliessenden Umsetzung erforderlich. Kanton und Gemeinden schliessen eine Vereinbarung über die Umsetzung der FlaMa ab. Diese regelt die inhaltliche Festlegung der Massnahmen, das Bewilligungsverfahren, die Finanzierung und den Kostenteiler zwischen Gemeinde und Kanton sowie die Zusammenarbeit. Falls die betreffenden Kantonsstrassenabschnitte den Gemeinden abgetreten werden, findet auch ein Wechsel des Hoheitsträgers statt. Der Regierungsrat bleibt aber in jedem Fall weiterhin für die Genehmigung von Verkehrsbeschränkungen und Signalisationsänderungen zuständig und verfügt so über ein wirksames Kontrollinstrument.

7.2.3 Inhaltliche Festlegungen der Flankierenden Massnahmen

Die Einführung der FlaMa erfolgt aufwärtskompatibel. Konkret bedeutet das Folgendes: Der Kanton Uri definiert zusammen mit den einzelnen Gemeinden, dem Gewerbe und weiteren Betroffenen genaue Ziele (Verkehrsaufkommen, Umweltziele, Siedlungsentwicklung) für einen bestimmten Strassenabschnitt. Aufgezeigt werden die einzelnen Schritte, die umgesetzt werden, damit die Ziele der FlaMa erreicht werden. Es werden Zielvorgaben für Altdorf, die Gotthardstrasse in Schattdorf sowie für den Abschnitt Kollegi-Kreisel bis Coop-Tankstelle auf dem Gemeindegebiet von Altdorf und Bürglen erstellt.

In verbindlichen Verträgen werden die Grundsätze zwischen dem Kanton Uri und den einzelnen Gemeinden festgelegt. Dadurch wird garantiert, dass die WOV erst gebaut wird, wenn die FlaMa auch tatsächlich gesichert sind. Dank den FlaMa-Verträgen kann der Regierungsrat die Gemeinden verbindlich veranlassen, mit geeigneten Massnahmen dafür zu sorgen, dass der Durchgangsverkehr auf die WOV gelenkt wird. Der Regierungsrat kann auch regulierend einschreiten, falls eine Gemeinde FlaMa plant, die unverhältnismässig sind, da der Regierungsrat weiterhin Genehmigungsinstanz ist und bleiben wird. (z. B. kann der Regierungsrat weiterhin Strassensperrungen unterbinden, falls notwendig). Im Gegenzug können die Gemeinden dank den FlaMa-Verträgen darauf verlassen, dass der Kanton die notwendigen FlaMa auch tatsächlich umsetzen wird.

Nachdem die ersten FlaMa umgesetzt worden sind, werden auf den betreffenden Strecken regelmässig Monitorings durchgeführt. Das Amt für Umweltschutz prüft, ob die Umweltziele erreicht und die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Zudem kontrolliert das Amt für Tiefbau, ob die Reduktion des Durchgangsverkehrs im Sinne der angestrebten Ziele erreicht ist. Zeigt sich dabei, dass die Grenzwerte bezüglich Luft, Lärm oder Verkehrsmenge nicht eingehalten werden, sind zusätzliche Massnahmen zu prüfen und umzusetzen, die dann wiederum dem Monitoring unterliegen.

7.2.4 Flankierende Massnahmen in Altdorf

Bereits 2011 hatte der Gemeinderat von Altdorf den Verkehrsplan der Gemeinde überarbeitet. Der dabei ausgearbeitete Vorschlag, im Dorfzentrum eine Begegnungszone zu errichten, fand auch beim Gewerbe breite Zustimmung. In der Zwischenzeit wurden weitere Varianten zur Verkehrslenkung in Altdorf entwickelt und breit diskutiert. Der heutige Planungsstand sieht eine Begegnungszone im Dorfzentrum und abschnittsweise "Tempo 30" auf den vorgelegerten Zufahrtsstrecken vor.

Die detaillierten Planungen werden in einem breit abgestützten Planungsprozess unter Einbezug der Direktbetroffenen erarbeitet. Wichtig ist, dass die Detailplanung der FlaMa bis zur Eröffnung der West-Ost-Verbindungsstrasse abgeschlossen ist. Die Umsetzung erfolgt dann in den folgenden Jahren nach der Inbetriebnahme des Kantonalbahnhofs Altdorf und dem damit verbundenen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

7.2.5 Flankierende Massnahmen in Schattdorf

Hauptziel für Schattdorf ist, die Gotthardstrasse und die Dorfstrasse sowie die Adlergartenstrasse und Rüttistrasse vom Durchgangsverkehr markant zu entlasten und die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr zu verbessern. Um den Verkehr wirkungsvoll auf die WOV zu lenken, sind Anpassungen auf dem gesamten Abschnitt zwischen Coop-Tankstelle und Militärstrasse bzw. Kreisel Rynächt notwendig. Denkbar ist, dass in diesem Bereich auf der Gotthardstrasse abschnittsweise Tempo 30 eingeführt wird und der Streckenabschnitt dementsprechend neu gestaltet wird. Weiterhin soll das Radverkehrsangebot auf dem gesamten Strassenabschnitt verbessert werden.

Auch in Schattdorf werden die FlaMa in einem intensiven Planungsprozess erarbeitet, in den neben den kantonalen Stellen auch die Gemeinde und die Direktbetroffenen miteinbezogen werden.

7.2.6 Flankierende Massnahmen in Bürglen

In Bürglen sind Massnahmen auf dem Strassenabschnitt zwischen dem Kollegi-Kreisel und der Coop-Tankstelle Schattdorf erforderlich, um den Verkehr zu verflüssigen und die heute ungenügende Situation für die Fussgänger und den Fahrradverkehr zu verbessern. Vorgeesehen ist ein so genanntes Rechts-Rechts-System. Das heisst: Man kann nur noch nach rechts abbiegen. Dadurch gibt es keine durch das Links-Abbiegen verursachte Störung des Verkehrsflusses mehr. Es ist durchaus möglich, dass das Rechts-Rechts-System nur abschnittsweise umgesetzt wird. Diverse Varianten sind zurzeit in Prüfung.

Zudem wird die Strasse neu gestaltet: Die Fussgänger werden über das Gelände der Kantonalen Mittelschule geführt. Im Weiteren ist vorgesehen, Fussgänger näher beim Einkaufszentrum zu führen, so dass die Strassenfläche besser für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und für den Veloverkehr genutzt werden kann.

Gemäss heutigen Abklärungen dürfte die Verkehrsmenge zwischen Kreisel Kollegi und Coop-Tankstelle auch mit der WOV in etwa gleich bleiben. Zwar werden künftig mehr Autos aus Richtung Bürglen den Abschnitt befahren. Dies wird aber kompensiert durch eine hohe Zahl von Autos, die neu via WOV Schattdorf anfahren werden und deshalb nicht mehr den Abschnitt beim "Urnertor" befahren müssen.

8. DER A2 HALBANSCHLUSS ALTDORF SÜD

In engstem Zusammenhang mit der WOV steht der A2 Halbanschluss Altdorf Süd. Der Halbanschluss ist, wie schon mehrmals erwähnt, nicht Gegenstand des vorliegenden Strassenbauprogramms und des damit verbundenen Kredits. Dennoch ist er für die beabsichtigte Aufwertung der Verkehrserschliessung des Kantons zentral. Der A2 Halbanschluss Altdorf Süd ist wesentlicher Bestandteil des kantonalen Richtplans und des rGVK. Er kommt im Bereich des Eyschachen/Unterführung Wysshus West zu stehen. Der Halbanschluss ist nach Norden ausgerichtet. Das heisst, dass Fahrzeuge, die Richtung Luzern und Axen fahren, neu eine direkte Auffahrt erhalten. Autofahrer, die von Richtung Norden her fahren, können beim neuen A2 Halbanschluss die Autobahn verlassen.

Der Kanton Uri profitiert in erheblichem Ausmass vom A2 Halbanschluss Altdorf Süd. Zum einen bedient und ergänzt der Halbanschluss wirkungsvoll die West-Ost-Verbindung. Die neue Strassenverbindung lenkt den Verkehr von Schattdorf und dem Schächental her direkt zum neuen A2 Halbanschluss Altdorf Süd. Zahlreiche Urner Pendlerinnen und Pendler, die täglich mit dem Auto die A2 nützen, erreichen so die Autobahn auf direktem Weg.

Neu profitieren auch die ÖV-Verbindungen von und nach Luzern (Tellbusse), da diese statt über Flüelen neu über den Halbanschluss Altdorf Süd direkt den Kantonalbahnhof bedienen können. Das Gleiche gilt für die interkantonalen Verbindungen von Nidwalden nach Uri (Bockenried-Flüelen bzw. Altdorf) oder umgekehrt.

8.1 Ausgangslage

Die A2 vom Seelisbergtunnel bis zum Gotthardstrassentunnel dient einerseits als internationale und nationale Transitachse und bildet andererseits - in Ermangelung anderer leistungsfähiger Strassen und aufgrund der engen Platzverhältnisse im Reusstal - gleichzeitig das Rückgrat der kantonsinternen Erschliessung. Das rGVK bringt in erster Linie grosse Verbesserungen für die Verkehrserschliessung im Kanton Uri selber. Die Kombination von WOV und A2 Halbanschluss Altdorf Süd macht es möglich, dass die Dörfer neu von hinten erschlossen werden und der Durchgangsverkehr nicht mehr durch die Hauptsiedlungen fahren muss. Nicht zu vergessen aber ist der Anschluss an das schweizerische Hauptstrassennetz, namentlich die nördliche Zufahrt zum Klausenpass (H17), die heute durch das enge Dorfzentrum von Altdorf führt. Mit den Massnahmen des rGVK wird es möglich, die Erschliessung des Schächentals via A2 Halbanschluss Altdorf Süd und WOV stark aufzuwerten.

8.2 Bau und Finanzierung durch ASTRA und Beitrag des Kantons

Das ASTRA hat den neuen A2 Halbanschluss Altdorf Süd ausdrücklich als Bundesprojekt anerkannt. Mit Inkrafttreten der NFA sind die bisherigen Verbundaufgaben "Nationalstrasse" zur alleinigen Bundesaufgabe geworden. Der Bund ist Eigentümer der Nationalstrasse und somit auch alleiniger Bauherr. Konsequenterweise trägt er auch sämtliche Kosten für den Bau des A2 Halbanschlusses Altdorf Süd. Nach Schätzungen des ASTRA dürften sich die Gesamtkosten auf rund 10 Mio. Franken belaufen. Der Kanton Uri stellt das notwendige Bauland, das sich vorwiegend im Finanzvermögen befindet, für den Halbanschluss Altdorf Süd unentgeltlich zur Verfügung.

Von grossem Vorteil ist der Halbanschluss auch für den Kantonalbahnhof, den Entwicklungsschwerpunkt Eyschachen, der sich im Besitz des Kantons Uri befindet, sowie für den Industriepark RUAG. Mit dem Halbanschluss werden diese Flächen erschlossen, was die Attraktivität für die Ansiedlungen von Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen erhöht. Das ASTRA weist ausdrücklich darauf hin, dass die WOV und der Halbanschluss in erheblichem Umfang zur Lösung lokaler und regionaler Verkehrsprobleme beitragen werden.

Das ASTRA hat mehrmals bekräftigt, dass dieser Halbanschluss jedoch nur zur Realisierung kommen kann, wenn der Kanton Uri parallel dazu die geplante West-Ost-Verbindungsstrasse erstellt.

8.3 Das Projekt

Der neue Halbanschluss kommt zwischen Attinghausen und Altdorf zu stehen und bietet künftig eine direkte Auffahrt auf die Autobahn nach Richtung Norden sowie eine Abfahrt für Fahrzeuge, die von Norden her anfahren. Die Planungsarbeiten sind weit fortgeschritten. Das ASTRA hat ein generelles Projekt erstellt, das bereit zur Genehmigung durch den Bundesrat ist.

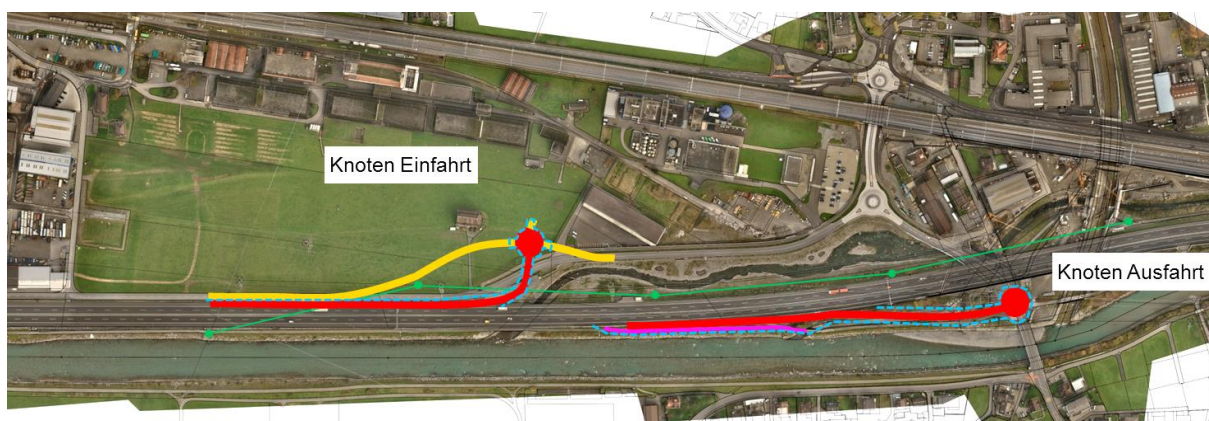


Abbildung 14: Schematische Darstellung des A2 Halbanschlusses Altdorf Süd. **Ausfahrt:** Neu können Autos, die von Norden anreisen, die Ausfahrt Altdorf benutzen. Die neue Ausfahrt mündet in den neu zu erstellenden Kreisverkehr Attinghausen. **Einfahrt:** Die neue Einfahrt Altdorf in Richtung Nord zweigt von der Industriestrasse in Richtung Autobahn ab.

9. DAS NUTZUNGSKONZEPT SCHÄCHEWALD/GALGENWÄLDLI/SCHÄCHENWÄLDLI

Das Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli ist zwar nicht Gegenstand des Strassenbauprogramms und somit auch nicht Bestandteil des Kredits. Doch es steht - wie der A2 Halbanschluss Altdorf Süd und die FlaMA - in engster Beziehung zur WOV. Der Schächenwald, das Galgenwäldli und die drei Waldstücke des Schächenwäldli entlang dem Unterlauf des Schächens bilden das letzte grössere naturnahe Gebiet im Siedlungsraum von Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Der Naturwert dieser Gebiete ist sehr hoch. Eine intakte und artenreiche Vogelwelt, ein gesunder Hochmischwald mit ästhetisch ansprechenden Waldabschnitten und eine Vielzahl von Habitaten für die einheimische Tierwelt machen das Waldgebiet zum Naturbijou. Die Schächenwälder präsentieren sich heute in einem ausgezeichneten Zustand. Der Erhalt und die Aufwertung dieses Gebiets ist als eine wichtige Aufgabe wahrzunehmen.

Heute ist der schützenswerte Wald nördlich des Schächens umzäunt und darf von der Öffentlichkeit nicht betreten werden. Zweifellos hätte dieses Gebiet ein grosses Potenzial für Freizeit und Erholung. Je nach Nutzungsform kann dieses Waldgebiet wesentlich zur Attraktivitätssteigerung der angrenzenden Siedlungsgebiete und zur Verbesserung der Erholungsangebote im Urner Talboden beitragen.

9.1 Zielsetzung

2009 erarbeitete das Amt für Forst und Jagd ein Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli. Darin werden verschiedene Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten des Gebiets aufgezeigt. Das Amt für Forst und Jagd hat Vertreter der betroffenen Grundeigentümer, Gemeinden und Ämter in die Planung der künftigen Nutzungsmöglichkeiten miteinbezogen. Im Rahmen der Planung der WOV wurde das Nutzungskonzept weiter präzisiert und auf den Neubau der WOV abgestimmt. Erklärtes Ziel ist es, den hohen Naturwert der Wälder Schächenwald, Galgenwäldli und Schächenwäldli zu erhalten und mit den Bedürfnissen nach Naherholungsräumen und den Verkehrsanliegen so gut wie möglich in Einklang zu bringen, damit der Raum diese Einzigartigkeit und Funktion auch in Zukunft erfüllen kann, bedarf es dessen Schutz und einer gezielten Entwicklung.

9.2 Nutzungsschwerpunkte

Für die künftige Nutzung sind heute drei Schwerpunktthemen zentral. Die Vorschläge sind miteinander kompatibel und entsprechen den geltenden Gesetzen. Sie bedeuten Verbesserungen für die Naherholung sowie in verkehrstechnischer und ökologischer Hinsicht. Sie tragen zur Steigerung der Attraktivität der angrenzenden Wohngebiete bei und bringen Verbesserungen der Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen den Gemeinden Schattdorf, Bürglen und Altdorf. Die Vorschläge können auch losgelöst voneinander verwirklicht werden. Folgende Schwerpunkte wurden behandelt:

9.2.1 Aktive Freiraumpflege Natur-, Erholungs-, Wohn- und Industriegebiet

Die Wälder entlang des Schächenbachs stellen einen Naturraum erster Güte dar. Auch die angrenzenden Landwirtschafts-, Industrie- und Siedlungsgebiete bilden zusammen einen gut strukturierten und vielfältigen Naturraum, der für die Ökologie, aber auch für die Wohn- und Standortqualität bedeutend sind. Der Erhalt und Ausbau dieser Funktion kann in einem definierten Perimeter aktiv gefördert werden.

9.2.2 Öffnung für die Allgemeinheit

Mit dem Waldentwicklungsplan wird die teilweise Öffnung des Schächenwalds angestrebt. Vor allem der ästhetisch schön ausgebildete Hochmischwald im Nordosten hat hohes Potenzial für Erholungsnutzung. Der obere Schächenwald wird heute von der RUAG nicht mehr als Industriestandort genutzt. Eine Öffnung dieses Waldteils ist möglich (gemäss Waldgesetz ist die öffentliche Zugänglichkeit des Walds generell sogar zwingend). Dadurch kann zusammen mit dem Galgenwäldli und den drei Schächenwäldli in Kombination mit neuen Fuss- und Veloverbindungen ein attraktives Naherholungsgebiet in unmittelbarer Nähe der Siedlung geschaffen werden, das den ganzen Raum zwischen Altdorf, Schattdorf und Bürglen wesentlich aufwertet. Forstliche Fahrwege und Fusswege sind grösstenteils schon vorhanden und können bei einer Öffnung von Erholungssuchenden genutzt werden. Weitere bauliche Massnahmen wie Infotafeln, Rastplätze usw. sind ebenfalls möglich. Das Gebiet hat Potenzial für Sport, Freizeit, Erholung und Begegnung in unmittelbarer Nähe des umliegenden Ballungsraums.

9.2.3 Gebiete mit Naturvorrang

Aufgrund der bestehenden Gefahrenzone beim Munitionsverbrennungsofen der RUAG muss ein Bereich eingezäunt bleiben. Zum Schutz einiger Altholzbestände und des Lebensraums Geschiebesammler soll das Gebiet Nordwest bis Mitte weiterhin durch den Zaun von der Öffentlichkeit abgeschirmt bleiben und ein Naturvorranggebiet bilden.

Folgende Gebiete im Schächenwald haben Vorrangfunktion Naturraum:

- Im Geschiebesammler wird ein artenreicher Pionierwald, offene Kiesflächen und Amphibienteiche angelegt.
- Die Böschungen um den Geschiebesammler beinhalten viele Kleinstrukturen (Wurzelsstöcke, Steinhäufen), Ruderalflächen und artenreiche Hochstaudenfluren.
- Die Altholzinseln befinden sich auf Höhe Schiesskanal.
- Ökologisch wertvolle Waldränder befinden sich auf der Südseite des Schächenwalds.

9.2.4 Fuss- und Veloverbindungen

Der Schächenwald stellt heute eine Barriere für den Verkehr im Unteren Reusstal dar. Durch die Öffnung des oberen Waldteils ergeben sich Möglichkeiten, diesen zu queren. Vor allem für den Fuss- und Fahrradverkehr können mit wenig Aufwand neue Verbindungen geschaffen werden. So wird die Möglichkeit eröffnet, auf attraktiven Wegen fernab vom motorisierten

Verkehr von Schattdorf nach Altdorf, aber auch nach Bürglen zu gelangen. Auch die Quartiere Ringstrasse, Rütli und Eygasse werden rückseitig über Fuss- und Velowege besser erschlossen. Mit den neuen Veloverbindungen erreicht man viele Ziele schneller als mit dem Auto.

9.3 Umsetzung

Die meisten der vorgeschlagenen Massnahmen können über bereits bestehende Instrumente zur Förderung der Natur (Landwirtschaftsgesetzgebung, Natur- und Heimatschutzgesetzgebung, Waldgesetzgebung, bestehende Auflagen) verwirklicht werden. Der Bau von Fuss- und Velowegen ist mit einfachen Mitteln möglich. Die beschriebenen Entwicklungsmöglichkeiten sind von hohem öffentlichem Interesse. Mit den aufgezeigten Massnahmen lassen sich ohne grossen Aufwand nicht nur der Erhalt, sondern auch substanzielle Verbesserungen im gesamten Gebiet verwirklichen. Dies nicht nur im Hinblick auf die Ökologie, sondern auch als integrale Aufwertung des Wohn- und Industrieraums rund um die Wälder entlang des Schächens. Für die öffentliche Nutzung prüft der Regierungsrat die Schaffung eines Schutzreglements analog zum Reussdelta. Die Einhaltung der Nutzungsrichtlinien wird wie in anderen Wald- und Naturgebieten überwacht, und allfällige Übertretungen werden geahndet.

9.4 Ersatzaufforstung: Ausgeglichene Waldflächenbilanz

Für den Neubau der WOV ist eine ausgeglichene Waldbilanz zu erreichen. Während der Bauarbeiten müssen gesamthaft rund 2,8 Hektaren Wald gerodet werden. Bis zum Bauende werden rund 2 Hektaren Wald auf dem Areal mittels Aufforstung wieder ersetzt. Weitere 0,8 Hektaren Wald werden mittelfristig innerhalb des Industrieparks RUAG ersetzt. Der Ersatz erfolgt in Abstimmung mit der RUAG und ihren raumplanerischen und baulichen Veränderungen im Areal selber. Die heute relativ kleinen und verstreuten Waldflächen im stark bewirtschafteten Teil des RUAG-Areals werden neu gebündelt. So wird eine ausgeglichene Waldflächenbilanz erreicht und die Vernetzungsfunktion des Walds von Ost nach West verbessert. Dank der Umgestaltung der Waldflächen kann die RUAG die Ausnutzung der verfügbaren Industrieflächen weiter optimieren. Für sämtliche schutzwürdigen Biotope werden Ersatzmassnahmen vorgesehen.

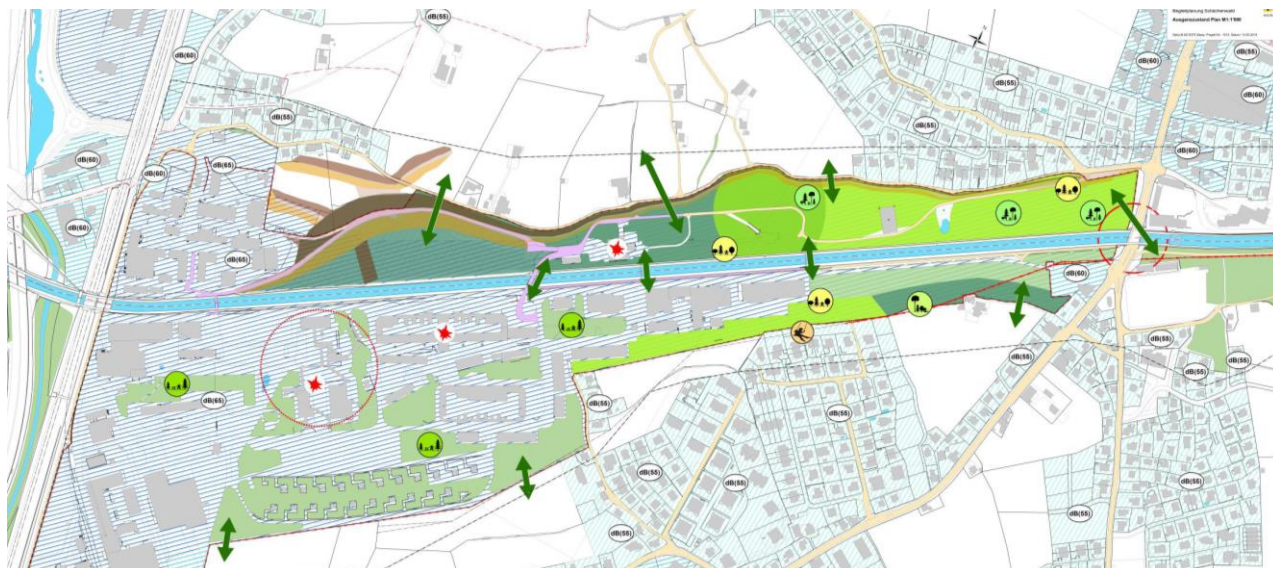


Abbildung 15: Ein beschränkter Teil des Schächenwalds (nördlich des Schächens, hellgrün markiert) wird der Bevölkerung als Naherholungsgebiet zugänglich gemacht.

9.5 Vernetzungsfunktion

Wichtig ist die Vernetzungsfunktion des Walds. Hier bestehen klare Optimierungsmöglichkeiten. Hauptziel ist die verbesserte Vernetzung der Naturräume vom Gebiet Galgenwäldli bis zur Stillen Reuss mit einem grünen Korridor. Für die Fauna ist diese "grüne Brücke" von Westen nach Osten von grosser Bedeutung. Sie ergänzt die bereits heute bestehenden Verbindungen. Insbesondere von der Stillen Reuss aus in Richtung Erstfeld ist die Vernetzung bereits gut gewährleistet.

Wie erwähnt bietet die RUAG Hand zur Bündelung der Waldflächen im südlichen Teil des Industrieparks. Durch die teilweise neue Anordnung und durch das Zusammenfügen der Waldflächen kann der neue Vernetzungskorridor gezielt gestaltet werden. Besondere Aufmerksamkeit muss dabei auf die Verbindung Galgenwäldli/Schächenwald gelegt werden. Hier muss künftig eine möglichst konfliktfreie Querung der Gotthardstrasse möglich sein. Möglich wäre dies beispielsweise mit einer Unterführung, die von Fussgängern, Velofahrern, aber auch der Fauna genutzt werden kann.

10. WIRKUNGSANLAYSE

In einer breit angelegten Studie⁵ wurde untersucht, welche Auswirkungen die Realisierung des rGVK in Bezug auf den Gesamtverkehr, die Umweltbelastungen, die Aufwertung der Siedlungsgebiete und der Förderung der Wirtschaftsentwicklung hat. Die Beurteilung erfolgte

⁴ Wirkungsanalyse rGVK Unteres Reusstal, Ernst Basler + Partner, 12. September 2014.

unter Berücksichtigung der FlaMa. Im Folgenden werden kurz die wichtigsten Erkenntnisse der Wirkungsanalyse zusammengefasst.

10.1 Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem

Die Qualität des Gesamtverkehrssystems wird mit WOV massgebend verbessert, sofern auch flankierende Massnahmen umgesetzt werden. Dies gilt für alle Verkehrsmittel. Eine Aufwertung des Strassenraums im Bereich der Gotthardachse wird erhebliche Potenziale für den Langsamverkehr entfalten, einerseits durch die Entlastung vom motorisierten Strassenverkehr, andererseits durch die Möglichkeit von infrastrukturellen Anpassungen. Die Verkehrsentslastung bewirkt einen effizienteren und zuverlässigeren Busverkehr entlang der ÖV-Hauptachse, die auch in Zukunft von allen Buslinien bedient wird. Und schliesslich erfährt der motorisierte Individualverkehr eine Verbesserung, da das heutige Staurisiko zur Hauptverkehrszeit beseitigt und die Nachfrage auf angemessen zu dimensionierende Verkehrswegen gelenkt werden.

10.2 Umwelt und Natur

Durch das rGVK wird die Bevölkerung entlang der heutigen Hauptverkehrsachse deutlich von Luft- und Lärmbelastungen entlastet. Durch die angestrebte Verkehrsumlagerung kann es an einigen Orten, vor allem entlang der WOV und auf der Nationalstrasse, zu einer leichten Zunahme der Belastungen kommen. Dies geschieht aber auf einem tiefen Niveau und betrifft nicht die dicht besiedelten Ortszentren, sondern wenig besiedelte Gebiete.

Die ökologischen Auswirkungen betreffen vorwiegend den Schächenwald. Die WOV hat zur Folge, dass der Wald sein Potenzial als Freifläche für den Austausch der Arten und als Naherholungsraum nicht in vollem Umfang entwickeln kann. Kurzfristig bedeutet der Bau der WOV einen grossen Eingriff in den Schächenwald (Verlust von Waldfläche und Beeinträchtigung der Waldfunktionen). Mit der Umsetzung von Massnahmen gemäss dem Waldnutzungskonzept wird es mittel- bis langfristig möglich sein, die Beeinträchtigung zu minimieren. Mittelfristig soll auch die Waldflächenbilanz wieder ausgeglichen sein. Das heisst, die Waldfläche soll dann im Schächenwald wieder gleich gross sein wie heute. Gering ist der durch die WOV verursachte Verlust an landwirtschaftlicher Fläche (rund 1 Hektar).

10.3 Siedlungsentwicklung

Die siedlungsplanerischen Zielsetzungen des kantonalen Richtplans werden durch das rGVK in vollem Umfang erfüllt, sofern flankierende Massnahmen verwirklicht werden. Diese müs-

sen die verkehrliche Wirksamkeit der neuen Infrastrukturen sicherstellen. Ist diese Bedingung erfüllt, wird der Siedlungsraum entlang der Gotthardachse massgeblich aufgewertet, die Belastung der Einwohner gegenüber Lärm- und Schadstoffimmissionen spürbar reduziert und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht. Diese Aufwertungen sind jedoch an die neue WOV geknüpft, die das potenzielle Naherholungsgebiet Schächenwald zerschneidet und durch Lärmimmissionen beeinträchtigt. Die positiven Wirkungen der WOV können nur mit flankierenden Massnahmen erzielt werden. Ohne diese Massnahmen fliesst der überörtliche Strassenverkehr weiterhin über die Gotthardstrasse, während gleichzeitig ein Grossteil der Negativwirkungen im Bereich Umwelt und Landschaft bestehen bleiben.

10.4 Wirtschaft

Ein wesentlicher Gewinn des rGVK Unteres Reusstal liegt in seinen positiven Erreichbarkeitseffekten, insbesondere für den MIV, aber auch für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr. Durch die WOV wird der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden bestmöglich mit den Gemeinden vernetzt und über den Halbanschluss an die Nationalstrasse A2 hochrangig erschlossen. Ähnliche Erschliessungseffekte entstehen auch für die weiteren Arbeitsplatz- und Einkaufsgebiete im Urner Talboden. Entscheidend ist jedoch nicht nur die bessere Erschliessung durch die WOV und den Halbanschluss. Ebenso wichtig ist, dass bei der bestehenden Gotthardstrasse eine merkliche Verkehrsentlastung erfolgt. Dies ermöglicht eine bessere Zugänglichkeit zu den bestehenden Arbeitsplatz-, Wohn- und Einkaufsgebieten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die positiven Wirkungen des Konzepts im Hinblick auf die Ziele des kantonalen Richtplans nur im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen entfalten können. Ohne diese Massnahmen ist zu erwarten, dass der überörtliche Strassenverkehr weiterhin über die Gotthardachse fliesst, während gleichzeitig sowohl ein Grossteil der Negativwirkungen im Bereich Umwelt und Landschaft bestehen bleiben als auch die erheblichen Kosten für den öffentlichen Haushalt zu tragen sind.

Für die Bewilligung der baulichen Massnahmen der WOV wird in einer späteren Phase ein Umweltverträglichkeitsbericht erarbeitet, der die Auswirkungen auf die Umwelt gesamthaft und im Detail aufgezeigt und die entsprechenden Umweltschutzmassnahmen vorgeschrieben werden. Für permanente Auswirkungen auf Lebensräume muss gemäss Artikel 18 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) ein angemessener Ersatz geleistet werden.

11. KOSTEN/FINANZIERUNG

11.1 Kosten WOV

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die geschätzten Kosten für die Erstellung der WOV inklusive aller notwendiger Landerwerbs- und Begleitmassnahmen. Diese betragen 19,8 Mio. Franken (± 20 Prozent).

Pos.	Beschrieb	Investitionskosten in Franken
1	Landerwerb	1'000'000
2	Begleitmassnahmen inkl. Aufforstung	1'800'000
3	Terrainvorbereitungen	500'000
4	Strassenbau (Trassee und Damm)	7'500'000
5	Knoten Anpassungen West	1'000'000
6	Brücke	3'500'000
7	Lärmschutzmassnahmen	2'500'000
8	Nebenanlagen und Mauern	2'000'000
	TOTAL Kostenschätzung, inkl. 8 Prozent MwSt. (± 20 Prozent)	19'8000'000

Tabelle 3: Geschätzte Kosten für die WOV, inklusive Landerwerb und Begleitmassnahmen.

Die Kosten für den Bau der West-Ost-Verbindungsstrasse sind neue Ausgaben im Sinne von Artikel 7 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111).

Nach Artikel 24 Buchstabe c der Kantonsverfassung (RB 1.1101) unterliegen neue Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken der obligatorischen Volksabstimmung.

11.2 Kosten FlaMa

Die Umsetzung der FlaMa erfolgt zusammen mit dem ordentlichen Unterhalt der Kantonsstrassen. Das Unterhaltsprogramm wird jeweils in Vier-Jahresprogrammen vom Landrat festgelegt und berücksichtigt die Erneuerungsbedürfnisse der Kantonsstrassen. Die eigentlichen verkehrslenkenden FlaMa zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in den Dörfern bringen nur geringe Kosten mit sich (z. B. angepasste Signalisationen). Massnahmen für die Optimierung des bestehenden Strassennetzes werden über das Unterhaltsprogramm finanziert (ohne Kosten). Deshalb entstehen für die Realisierung der FlaMa keine wesentlichen

Mehrkosten. Die Unterhaltsmassnahmen für die Kantonsstrassen sind gebundene Ausgaben. Der Landrat ist für die Erteilung der dafür notwendigen Kredite zuständig.

11.3 Finanzierung

In den letzten Jahren wurden jährlich 9 bis 10 Mio. Franken für Investitionen in die Strasse ausgegeben (Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2012 bis 2015). Während der Bauzeit der WOV ist vorgesehen, dass die jährlichen Ausgaben für die Strasse weiterhin maximal 9 bis 10 Mio. betragen. Der Kantonshaushalt wird durch den Bau der WOV nicht zusätzlich belastet.

12. DAS WEITERE VORGEHEN

Die folgende Abbildung orientiert kurz über das weitere Vorgehen: Stimmt der Landrat dem Objektkredit zu, kommt die Vorlage im März 2015 vor das Urner Volk. Sagen auch die Urner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger Ja zum Objektkredit für die WOV, werden die Planung fortgesetzt und die nötigen Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Wenn alles nach Plan verläuft, wird 2017/2018 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen. Bis zu diesem Zeitpunkt muss auch verbindlich feststehen, welche FlaMa in Altdorf, Schattdorf und Bürglen umgesetzt werden. Voraussichtlich 2020 soll die WOV eröffnet werden. Im darauffolgenden Jahr wird auch der Kantonalbahnhof Altdorf mit dem Busterminal in Betrieb genommen. Damit sind die wichtigsten Elemente des rGVK umgesetzt.

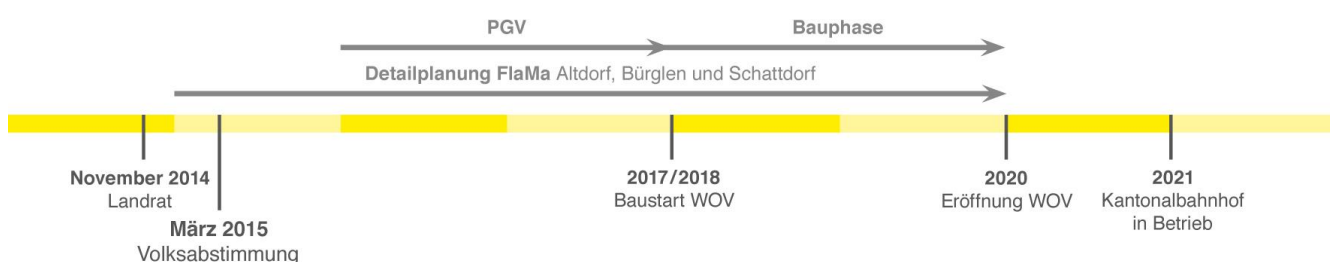


Abbildung 16: Zeitplan für den Bau der WOV, Detailplanung FlaMa und Inbetriebnahme Kantonalbahnhof Altdorf.

13. ANTRAG

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Kreditbeschluss zur Umsetzung des Strassenbauprogramms 2015 bis 2020, wie er im Anhang enthalten ist, wird zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

Anhang

- Kreditbeschluss

KREDITBESCHLUSS

für das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020

Umsetzung der West-Ost-Verbindungsstrasse

(vom ...)

Das Volk des Kantons Uri,

gestützt auf Artikel 24 Buchstabe c Kantonsverfassung⁶,

beschliesst:

I.

Für die Umsetzung des Strassenbauprogramms 2015 bis 2020 wird ein Objektkredit von 19,8 Mio. Franken ($\pm$ 20 Prozent), Kostenstand Juli 2013) bewilligt.

II.

Der Regierungsrat wird ermächtigt, teuerungsbedingte Mehrausgaben zu beschliessen.

Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Indexstand Juli 2013: 147.35 Punkte, Basis Januar 1991=100 Punkte

III.

Dieser Beschluss tritt am Tag nach der Annahme in der Volksabstimmung in Kraft.

Im Namen des Volkes

Frau Landammann: Dr. Heidi Z'graggen

Der Kanzleidirektor: Roman Balli

⁶ RB 1.1101

Abkürzungsverzeichnis

ESP UT	Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden
FlaMa	Flankierende Massnahmen
LV	Langsamverkehr (FussgängerInnen, VelofahrerInnen)
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
rGVK UR	regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal
WOV	West-Ost-Verbindungsstrasse