



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

9. Februar 2021

Nr. 2021-60 R-150-13 Interpellation Matthias Steinegger, Flüelen, zum Stau am Kreisel Flüelen; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 30. September 2020 reichten Landrat Matthias Steinegger, Flüelen, als Erstunterzeichner und Landrat Ruedi Wyrsch, Flüelen, als Zweitunterzeichner eine Interpellation zum Stau am Kreisel Flüelen ein.

Die Interpellanten weisen darauf hin, dass der Kreisel Flüelen die einzige befahrbare Verbindung zwischen den beiden Dorfteilen von Flüelen, östlich und westlich der Bahnlinie, ist. Sie verweisen auf die immer wieder auftretenden Stausituationen und die unbefriedigende Situation am Kreisel Flüelen.

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) stellen die Interpellanten dem Regierungsrat sieben Fragen.

II. Vorbemerkungen

Um die Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Bau der NEAT und deren Zufahrtsstrecken möglichst klein zu halten, reagierte die Urner Regierung bereits früh. In der Legislatur 2004 bis 2008 wurde der Grundstein für eine Neuausrichtung der Raumentwicklung im Unteren Reusstal gelegt. Drei der damaligen Legislaturziele verdeutlichen das:

- Ziel B: Uri ist ein bevorzugter Wohnkanton und attraktiv für Unternehmungen
- Ziel D: Uri hat ein starkes Zentrum mit Ausstrahlung auf alle Regionen
- Ziel E: Uri nutzt den Verkehr und hat Infrastrukturanlagen für Verkehr und Sicherheit auf Strasse und Schiene mit neuen Arbeitsplätzen

2006 entwickelten drei unabhängige Planungs-Teams in einer Testplanung die Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR). Darin wurden Langfristperspektiven für eine integrierte Siedlungs-, Infrastruktur- und Landschaftsentwicklung erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde dann das regionale Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland (rGVK UU) erarbeitet, das wiederum im aktualisierten Richtplan abgebildet ist.

2011 fiel der Variantenentscheid für die Zufahrt zum Axentunnel auf die Variante Reider ebenerdig schnell (RES) (Reider: Flurname eingangs Flüelen). Diese Linienführung verlässt das heutige Trasse der SBB im Gebiet Rieder (Rieder: Flurname gegenüber Moosbad) und überquert die Nationalstrasse zwischen der Unterführung und dem Flüelertunnel, bevor sie im Hafnerried in den Berg geht. Dabei müssen die Nationalstrasse in diesem Bereich tiefer gelegt und die Kantonsstrasse anders geführt werden.

Zum Zeitpunkt des Baus des Flüelertunnels waren die vorgängig erwähnten Punkte noch nicht geklärt, weshalb zuerst der heutige Kreisel Flüelen als Provisorium erstellt wurde.

Im aktuellen Richtplan (Stand 4. September 2019) ist die Verlegung der Kantonsstrasse beim Flüeler Kreisel unter 5.2-2 erfasst.

5.2-2 Verlegung Kantonsstrasse im Bereich Anschluss A4 Altdorf (Flüeler Kreisel)

Im Rahmen der Aufhebung des Kreisels Flüelen (Verkehrsüberlastung, NEAT-Linienführung) verhandelt der Kanton mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA die Rahmenbedingungen für die Verlegung der Kantonsstrassenverbindung Altdorf-Flüelen entlang der SBB. Zugleich muss die Verbindung zwischen den beiden Gemeindegebieten Flüelens, die heute durch die Bahnlinie getrennt werden, durch eine Über- oder Unterführung der SBB-Geleise sichergestellt werden. Der Anschluss an die Nationalstrasse erfolgt neu über den Anschluss Werkhof, der entsprechend den Bedürfnissen angepasst werden muss.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	ARE, AfU, ALA, Korporation, ASTRA, BAV, Gemeinden Altdorf und Flüelen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd
- 5.5-1 Zweite Bauetappe NEAT – Abschnitt Axen inkl. Anschluss an die Stammlinie

Abbildung 1: Richtplan Uri - Mobilität - Stand 4. September 2019

Lag der Zeithorizont der SBB für den Axentunnel 2010 noch bei 2030, ist er mittlerweile auf das Jahr 2060 terminiert. Damit rückt ein etappiertes Vorgehen für die Entflechtung von National- und Kantonsstrasse in den Vordergrund. Die Baudirektion hat zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einer Vorstudie das weitere Vorgehen festgelegt. In vier Phasen - sofort, kurz-, mittel- und langfristig - wird das Provisorium in die endgültige Lösung überführt. Die Gemeinden Flüelen und Altdorf und die Korporation Uri wurden im Dezember 2020 über den aktuellen Stand informiert. In einem nächsten Schritt werden allfällig betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer orientiert.

Kanton (Lead), ASTRA und Gemeinden bilden eine Arbeitsgruppe. Diese formuliert Ziele und Rahmenbedingungen und klärt die Form der öffentlichen Mitwirkung. Ist die Variantenwahl abgeschlossen, müssen die entsprechenden Räume und die Finanzierung gesichert werden.

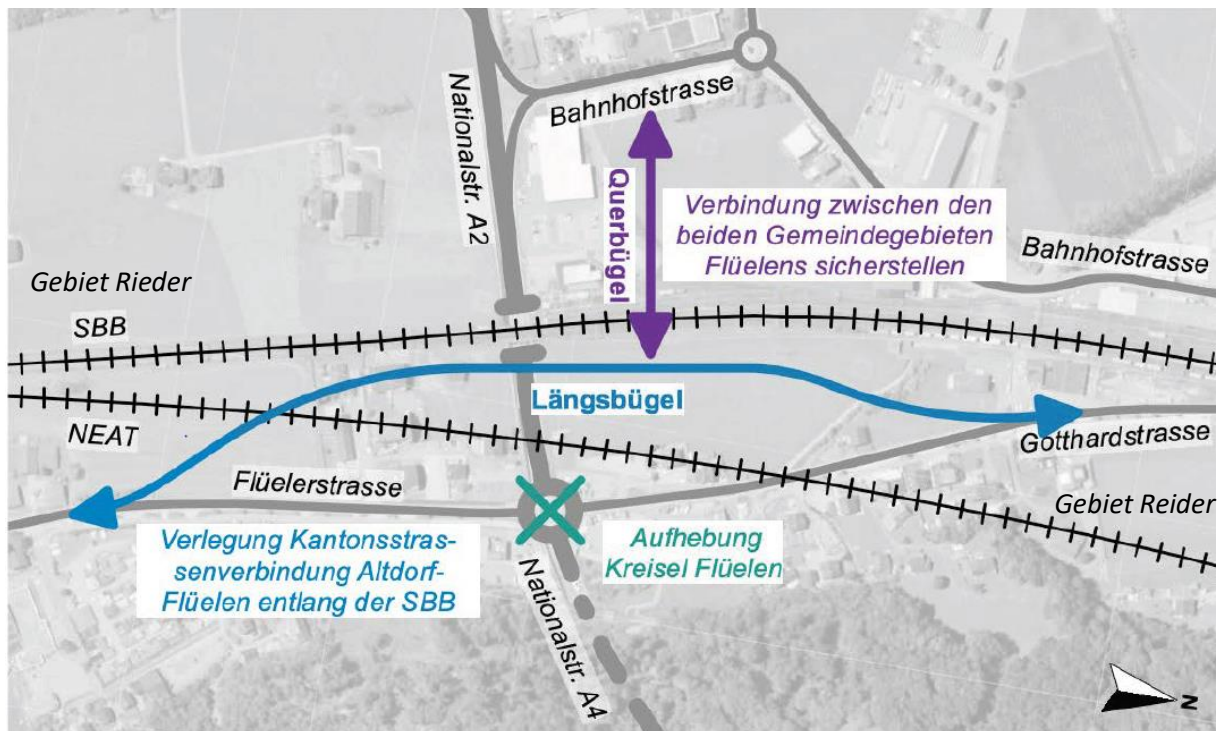


Abbildung 2: Situation im Planungsbereich mit Gebiet Rieder, Kreisels Flüelen, Längsbügel, Querbügel und Gebiet Reider

Phase 1 - sofort

Organisatorische Massnahmen zur Verkehrslenkung.

Mit lenkenden Massnahmen wie beispielsweise einem Verkehrsdienst oder einer Bedarfs-Lichtsignalanlage wird der Verkehr in Spitzenzeiten so geregelt, dass keine übermässigen Behinderungen entstehen. Die Erfahrungen mit dem Kreisels Göschenen fliessen dabei ein.

Phase 2 - kurzfristig/ab zirka 2030

Realisierung Längsbügel.

Der Kreisels bleibt zwar noch bestehen, die Kantonsstrasse wird aber mit einem neu zu bauenden Längsbügel, der neben dem SBB-Trasse zu liegen kommt, über die Unterführung der Nationalstrasse geführt. Damit wird der Kreisels vom Verkehr zwischen Flüelen und Altdorf entlastet.

Phase 3 - mittelfristig/ab zirka 2040

Realisierung Querbügel.

Mit dem Querbügel werden die beiden Dorfteile Flüelen Ost und West unabhängig von der Nationalstrasse miteinander verbunden.

Phase 4 - langfristig/ab zirka 2060

Realisierung NEAT-Zufahrtsstrecke.

Mit der Realisierung der NEAT-Zufahrtsstrecke und dem Axentunnel wird der Endzustand erstellt. Dazu gehört neben den Arbeiten am neuen und bestehenden Trasse auch die Absenkung der Nationalstrasse. Der Zeitpunkt für diese Phase ist nur noch von den SBB abhängig.

III. Antwort des Regierungsrats

1. *Wie ist der Stand der Planungsarbeiten für die Sanierung der Verbindung A2/A4 Kreisel Flüelen?*

Der Kanton Uri hat zusammen mit dem ASTRA eine Vorstudie erarbeitet. In dieser werden, ausgehend von einem breiten Variantenfächer, die Abhängigkeit aller Massnahmen im Gebiet des Kreisels Flüelen aufgezeigt, die Machbarkeit der Varianten abgeschätzt und die Varianten für die weiteren Bearbeitungsschritte festgelegt. Das etappenweise Vorgehen und die Zeitverhältnisse werden ebenfalls gezeigt.

Am 16. Dezember 2020 wurden die Gemeinden Altdorf und Flüelen sowie die Korporation Uri vom Amt für Tiefbau (AfT) und dem ASTRA über die Vorstudie und das weitere Vorgehen informiert.

2. *Der Lead für die neue Axenstrasse Kantonsgrenze Schwyz-Flüelen liegt beim Kanton Uri (Art. 32 Nationalstrassenverordnung). Ist damit auch der Kreisel Flüelerstrasse inbegriffen?*

In der aktuellen Bearbeitung des Projekts Kreisel Flüelerstrasse liegt die Führung beim Kanton Uri, weil er das grösste Interesse an einer raschen Verbesserung der Situation hat. Einen Zusammenhang mit dem Projekt Axenstrasse besteht nicht.

Eigentlicher Verursacher des Projekts Kreisel ist jedoch die NEAT-Zufahrtsstrecke mit dem neuen Axentunnel, auch wenn deren Realisierung noch Jahrzehnte in der Zukunft liegt.

Verantwortlichkeiten und Kostenteiler für die Umsetzung werden in den kommenden Arbeitsschritten noch geklärt. Bis dahin arbeiten Kanton und ASTRA partnerschaftlich zusammen.

3. *Falls das ASTRA zuständig ist, ist der Regierungsrat bereit, sich beim ASTRA zugunsten einer raschen Bereinigung der Verkehrssituation einzusetzen?*

Der Regierungsrat hat sich bereits in der Vergangenheit und wird sich auch in Zukunft für eine rasche Bereinigung der Situation einsetzen. Neben dem ASTRA sind auch die SBB ein wichtiger Partner, ist doch die NEAT- Zufahrtsstrecke der eigentliche Auslöser.

4. *Die Bereinigung der Kreiselsituation kann auch Anpassungen am Kantonsstrassennetz erfordern. Sind entsprechende Mittel in der Finanzplanung eingestellt?*

Stand heute gibt es keine gesonderte Finanzierung für den Kreisel Flüelen. Die Gelder müssen also aus dem Unterhaltsprogramm kommen. Je nach Kostenteiler macht für die Realisierung aber eine separate Finanzierung Sinn.

5. *Der Kanton Uri wird immer mehr zum Pendlerkanton. Im Moment wird sehr viel Geld (z. B. beim Zentralbahnhof Altdorf) in den ÖV investiert. Für die Pendlerströme via Auto ist die heutige Situation am Flüeler Kreisel in Richtung Axen morgens und abends jedoch weiterhin belastend und unzumutbar. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass diesem Umstand Rechnung getragen und die heutige Situation auch aus volkswirtschaftlicher Sicht so schnell als möglich bereinigt werden muss? Viele Urner KMU sind auf eine funktionierende Strassenverbindung in den Raum Zug/Zürich angewiesen.*

Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung der Pendlerinnen und Pendler für den Kanton Uri durchaus bewusst. Gute Rahmenbedingungen für die Pendlerinnen und Pendler sind wichtig, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Darum investiert der Kanton kräftig in die Infrastrukturen, nicht nur für den ÖV, sondern für alle Verkehrsteilnehmenden. Mit dem Radwegkonzept, der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV), dem Halbanschluss und der neuen Axenstrasse verbessert sich die Situation für die Pendlerinnen und Pendler deutlich. Mit der Entlastung vom Transitverkehr entstehen zudem attraktive Freiräume für Siedlung und Gewerbe.

6. *Was nützen die Halbanschlüsse A2 Schächenspange, um direkt und schnell auf die Nord/Süd-achse zu kommen, wenn man 1,5 km weiter nördlich im Flüeler Kreisel im Stau steht?*

Mit der Inbetriebnahme von WOV und Halbanschluss wird sich das Verkehrsregime im unteren Reusstal deutlich verändern. Die veränderten Verkehrsströme wirken sich auch auf den Kreisel Flüelen aus. Die Massnahmen aus Phase 1 und 2 am Kreisel Flüelen verbessern die Situation auf jeden Fall.

7. *Was rechtfertigt aus heutiger Sicht noch eine Kreisellösung A2 und A4, einer am stärksten frequentierten Nord/Südverbindungen der Schweiz?*

Die Kreisellösung war und ist ein Provisorium. Die endgültigen Lösungen sind alle mit sehr hohen Kosten verbunden. Bei den immer noch bestehenden terminlichen Unsicherheiten zur Realisation der NEAT-Zufahrtsstrecke und den dadurch notwendigen Eingriffen an National- und Kantonsstrasse bietet der Kreisel zurzeit den besten Kompromiss. Die negativen Auswirkungen sollen in der ersten Phase durch begleitende Massnahmen möglichst klein gehalten werden.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationsstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Amt für Betrieb Nationalstrassen; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

