



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

5. Juli 2011

Nr. 2011-437 R-720-11 Interpellation Alois Arnold (1981), Bürglen, zum regionalen Gesamtverkehrskonzept; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Landrats reichten Landrat Alois Arnold (1981), Bürglen, als Erst- und Alois Arnold (1965), und Gusti Planzer, beide Bürglen, als Zweitunterzeichner am 15. Dezember 2010 eine Interpellation zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal ein.

Die Interpellanten beziehen sich auf die im Herbst 2010 durchgeführte Vernehmlassung zum Synthesebericht des rGVK UR und machen geltend, dass das rGVK UR zu stark auf die neue West-Ost-Verbindung (Schächenspange) ausgerichtet sei. Sie kritisieren die vorgeschlagene Lösung wegen des Hochwasserrisikos und der Nähe zur Grundwasserschutzzone und bemängeln, dass keine Alternativen dazu untersucht worden seien. Die Interpellanten führen sodann weitere Varianten auf, die hätten diskutiert werden können, und möchten vom Regierungsrat wissen, wie er mit den eingegangenen Stellungnahmen und mit der eingereichten Petition umgeht.

II. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR)

Am 20. Dezember 2007 ist der Bericht "Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR): Synthese und Aktionsprogramm" fertig gestellt worden. Am 15. April 2008 hat der Regierungsrat diesen Bericht genehmigt und für die Weiterentwicklung des REUR-Prozesses unter anderem folgenden Beschluss gefasst:

"Die Baudirektion wird zusammen mit der Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, ein regionales Gesamtverkehrskonzept für das Untere Reusstal (rGVK UR) unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten, abgestimmt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung, zu erarbeiten."

Das rGVK UR ist erarbeitet und in einem Synthesebericht zusammengefasst worden. Am 17. August 2010 ist der Synthesebericht rGVK UR vom Regierungsrat für die Vernehmlassung freigegeben worden.

Das rGVK UR darf nicht für sich allein betrachtet werden, denn das rGVK UR hat seinen Ursprung in der REUR und behandelt die konzeptionellen, verkehrlichen Fragen immer hinsichtlich der in der REUR vorgegebenen Ziele. Die Ziele der REUR wiederum sind im Rahmen der laufenden Richtplananpassung in den Entwurf des kantonalen Richtplans aufgenommen worden. Deshalb sind auch alle raumwirksamen, auf die angestrebte Entwicklung abgestimmten Lösungsansätze des rGVK UR im Entwurf zur Richtplanrevision festgesetzt.

Der Richtplan schafft als behördenverbindliches Führungsinstrument die raumplanerischen Voraussetzungen, um eine weitere Zersiedelung des Talbodens zu verhindern, ohne die Entwicklungspotenziale für Wohnen, Arbeit und Freizeit einzuschränken. Mitunter dank den raumwirksamen verkehrlichen Massnahmen aus dem rGVK UR können die Standortattraktivität und die Lebensqualität im unteren Reusstal nachhaltig verbessert werden.

Das rGVK UR koordiniert die Ziele und Massnahmen bezüglich aller Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr [MIV], öffentlicher Verkehr [ÖV], Langsamverkehr [LV]) untereinander und zur angestrebten Siedlungsentwicklung.

Angestrebt wird:

- eine optimale verkehrliche Anbindung nach aussen, indem die Knoten ans übergeordnete Verkehrsnetz auf kurzem Weg erreicht werden können, ohne die Siedlungsgebiete zu beeinträchtigen
- ein leistungsfähiges Busnetz, das auf die wichtigen Bahnknoten, die Hauptsiedlungsgebiete und die Entwicklungsschwerpunkte ausgerichtet ist
- die Entlastung der am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete des unteren Reusstals (Altdorf und Schattdorf, entlang der Achse Gotthardstrasse - Flüelerstrasse) vom Durchgangsverkehr und die strassenseitige Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte
- die Aufwertung und der Ausbau des Langsamverkehrsnetzes innerhalb und zwischen den Gemeinden.

III. Zu den gestellten Fragen

1. *Inwiefern wurden die Anliegen der einzelnen Gemeinden im Mitwirkungsverfahren berücksichtigt?*

Das rGVK UR analysiert die Verkehrsprobleme im Urner Talboden, ihre Auswirkungen und die künftigen Entwicklungen. Es wurde in enger Zusammenarbeit mit allen betroffenen Gemeinden, beziehungsweise mit deren Behördendelegationen erarbeitet. So wurde zum Beispiel der Problemlösungsansatz West-Ost-Verbindung (WOV) "Schächenspange" in speziellen Workshops diskutiert. Der Synthesebericht rGVK UR fasst diese Überlegungen zusammen. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Synthesebericht rGVK UR wurden alle betroffenen Gemeinden nochmals eingeladen, Stellung zu nehmen und ihre Anliegen und Bedenken zu äussern. Mit dem Gemeinderat Bürglen wurden noch verschiedene weitere bilaterale Gespräche geführt. Soweit die Anliegen der einzelnen Gemeinden die angestrebten Ziele des REUR, die im kantonalen Richtplan festgesetzt werden sollen, nicht in Frage stellten, wurden sie im Rahmen einer Gesamtabwägung weitgehend aufgenommen. Mit Bezug auf die WOV konnte mit dem Gemeinderat Bürglen dahingehend ein Konsens gefunden werden, dass er diese zwar noch immer nicht als Schlüsselement sieht, sie aber auch nicht mehr grundsätzlich ablehnt. Er anerkennt die Zweckmässigkeit der Lösung, sofern ein Ausbau des Strassennetzes tatsächlich erforderlich ist. Die Notwendigkeit zur Lösung der Verkehrsprobleme muss allerdings vor der Umsetzung nachgewiesen werden. Der Gemeinderat Bürglen hat sich abschliessend dafür ausgesprochen, dass – sofern die WOV notwendig ist – sie auch auf der gesamten Länge realisiert werden muss.

2. *Die West-Ost-Verbindung "Schächenspange" wird als einzige Lösung vorgesehen. Welchen Nutzen soll die Strasse bringen? Was für ein Zeitgewinn entsteht für die Nutzer? Kürzerer Weg Richtung Norden?*

Die WOV "Schächenspange" ist das Resultat eines intensiven Lösungsfindungsprozesses unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden. Bei der Lösungsfindung mitberücksichtigt werden musste, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA den Kreisel Flüelen mittelfristig aufheben will (Verbesserung der Verkehrssicherheit). Dabei entfällt die bisherige Verbindung zwischen der Kantonsstrasse und der Nationalstrasse. Der Kanton Uri fordert deshalb vom Bund auf der A2 einen Halbanschluss Altdorf bei Attinghausen.

Zum Nutzen der WOV

Die WOV im Schächengkorrridor erlaubt erstens, den Verkehrsfluss im unteren Reusstal neu zu organisieren, bietet zweitens eine neue Anbindung an die A2 und entlastet drittens die am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete in Altdorf, Schattdorf und den unteren Dorfteil von Bürglen (Gotthardstrasse und Klausenstrasse bis zum ehemaligen Lehrerseminar), indem der Verkehr direkt ab der WOV in die Siedlungen und Industriezonen geführt wird. Gleichzeitig mit der WOV sind allerdings in den vom Verkehr entlasteten Dorfteilen flankierende Massnahmen zu realisieren, die den unerwünschten Verkehr fernhalten. Die Route durch Altdorf

wird künftig – selbst wenn es gelingt, das Verkehrsaufkommen im Dorfzentrum zu verringern – dank den Begleitmassnahmen weniger schnell und damit weniger attraktiv sein.

Zur Frage des Zeitgewinns

Die "beste" Route wird nicht mehr durch Altdorf Richtung Schattdorf, sondern über den A2-Halbanschluss bei Attinghausen und die WOV führen.

Und umgekehrt

Der schnellste Weg nach Norden wird über die WOV und die A2 führen. Im Vergleich zu heute wird im künftigen Strassennetz aber keine messbare Verkürzung der Reisezeiten entstehen.

3. Weshalb sind keine anderen Varianten vorgeschlagen?

3.1 Ausbau der Strasse Bahnhof Altdorf via Weltigasse zum Kreisel Kollegi mit möglicher direkter öV-Anbindung zum Bahnhof Altdorf oder P+R?

3.2 Ausbau der Attinghauserstrasse?

3.3 Südliche Umfahrung Altdorf via Spitalstrasse - Seedorferstrasse - Gitschenstrasse?

Die WOV ist keine Variante, sondern die logische, geografische Verknüpfung der verschiedenen Strassenzüge der zwei Täler Schächental und Reusstal. Wenn mit der Aufhebung des Kreisels der Anschluss an die A4/A2 bei Flüelen nicht mehr existiert, ist sie die einzige und geografisch richtige Lösung, die Dörfer Altdorf, Schattdorf und Bürglen über den Halbanchluss bei Attinghausen via die neu erstellte Unterführung Wysshus ans Nationalstrassennetz anzuschliessen.

Eine Führung des Verkehrs Richtung Bahnhof Altdorf würde die wichtige Verknüpfung mit dem Nationalstrassennetz verunmöglichen und die gewünschte Verteilung des Verkehrs eher behindern.

Der Ausbau von bestehenden Quartierstrassen (Weltigasse, Attinghauserstrasse, Gitschenstrasse, Rüttistrasse) widerspricht den im kantonalen Richtplan festgesetzten Zielen, weil dadurch das Siedlungsgebiet stark belastet statt entlastet würde. Zudem würde damit kein Anschluss an das Nationalstrassennetz erfolgen.

Die angeführten Varianten lösen weder die Probleme, noch ermöglichen sie die Richtplanziele umzusetzen.

Mit der WOV lässt sich der Verkehrsfluss so steuern, dass die Wohngebiete von Fremdverkehr entlastet werden und der interne Verkehr besser verteilt werden kann.

4. *Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass das rGVK UR Ziel 2 "Verkehr verlagern" nicht eine einseitige Verlagerung von Altdorf auf die umliegenden Gemeinden wird?*

Das Ziel "Verkehr verlagern" soll dadurch erreicht werden, dass der Verkehrsfluss gesteuert wird. Die Steuerung des Verkehrs muss so erfolgen, dass die Hauptströme ausserhalb der grossen Siedlungsgebiete geführt werden. Die WOV ermöglicht dies, weil sie am Rand des Siedlungsgebiets geführt wird. Die WOV führt den Verkehr auf direktem Weg zum Ziel, den gewollten und notwendigen Verkehr in die Siedlungs- und Industriegebiete, den Durchgangsverkehr an den Dorfzentren vorbei auf die für die Weiterfahrt benötigten Kantonsstrassen. Die Wirkung der WOV muss durch flankierende Massnahmen in den Dorfzentren unterstützt werden. Bei der Umsetzung entsteht gesamthaft kein Mehrverkehr. Der Verkehr wird hingegen besser gesteuert, was nicht zu einer einseitigen Verlagerung des Verkehrs von Altdorf auf die umliegenden Gemeinden führt.

5. *Welche Alternative sieht der Regierungsrat, wenn die Variante West-Ost-Verbindung "Schächenspange" scheitert?*

Der Regierungsrat sieht keine Alternative zur WOV. Scheitert das Vorhaben, wird man mit dem bestehenden Netz weiterleben müssen. Der Verkehr wird sich seinen Weg durch die vorhandenen Strassen suchen. Das ASTRA wird auch den Halbanschluss bei Attinghausen nicht realisieren. Als Anbindung an das übergeordnete Nationalstrassennetz verbleiben der Anschluss beim Werkhof Flüelen und der Anschluss bei Erstfeld. Wird der Verkehr auf den einzelnen Strassenzügen zu gross, sind Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Gewährleistung der öV-Verbindungen vorzunehmen. Darunter sind insbesondere die Reduktion von störenden Einflüssen auf den Verkehrsfluss zu verstehen (Reduktion von privaten Einmündungen, Abbiegeverbote bei einmündenden Nebenstrassen, Reduktion der Anzahl Fussgängerstreifen, Einsatz von Lichtsignalanlagen an wichtigen Knoten usw.). Da das rGVK UR mit der WOV die angestrebte Siedlungsentwicklung unterstützen soll, ist diese Entwicklungsplanung im Urner Talboden bei Scheitern des Vorhabens in Frage gestellt und die Erreichung der Ziele des Richtplans wird illusorisch.

6. *Macht es für den Regierungsrat Sinn, das gesamte Verkehrskonzept auf eine Variante auszulegen?*

Ja, weil es keine vernünftigen Alternativen gibt und der logische, geografische Korridor dank dem Schächenbach und der Industrie noch nicht massiv verbaut ist. Zudem ist das rGVK UR auf die im Entwurf zum kantonalen Richtplan festgesetzte und angestrebte Siedlungsentwicklung abgestimmt. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass er mit dem rGVK UR die richtige verkehrliche Weichenstellung zur Unterstützung der angestrebten Entwicklung im Urner Talboden vornimmt. Der Regierungsrat geht dabei auch davon aus, dass die Verkehrsmenge an sich im Urner Talboden nicht reduziert werden kann.

7. *Wie ernst nimmt der Regierungsrat die eingereichte Petition mit knapp 800 Unterschriften der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner entlang der geplanten Schächenspange?*

Der Regierungsrat nimmt Meinungsäusserungen der Bevölkerung sehr ernst, sei es die Meinungsäusserung einer Einzelperson oder die einer Gruppe. Die geäusserten Anliegen werden geprüft, einander gegenüber gestellt und im Rahmen einer Gesamtabwägung gewichtet und entschieden.

Auch die in der eingereichten Petition geäusserten Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner, die meinen, von der Linienführung der WOV betroffen zu sein, sind einer Gesamtabwägung unterzogen worden. Im Rahmen dieser Gesamtabwägung hat der Regierungsrat die Anliegen der Petitionäre gegen die im Entwurf zum kantonalen Richtplan anzustrebenden Ziele abgewogen. Vorgesehen ist, dass die Verbindung von der neuen Unterführung Wysshus bis zur Gotthardstrasse im Richtplan festgesetzt wird, wogegen der obere Teil der Verbindung bis hin zur Klausenstrasse vorerst als "Zwischenergebnis" in den Richtplan aufgenommen wird. Dies, mit Blick auf die noch bestehenden Abstimmungsaufgaben, da bei der Detailprojektierung der genauere Strassenverlauf, aber auch der Abschnitt Kreisel Kollegi bis Schächenbrücke nochmals umfassend geprüft wird.

8. *Was geschieht mit der schweizerischen Hauptstrasse durch Altdorf, falls die West-Ost-Verbindung realisiert wird? Bleibt der Kanton zuständig oder wird dies neu die Gemeinde Altdorf sein?*

Die Gotthardstrasse wird als schweizerische Hauptstrasse wegfallen. Die WOV wird Teil der schweizerischen Hauptstrasse und als solche die Funktion der Gotthardstrasse durch Altdorf übernehmen. Ob die Strassen durch Altdorf, Schattdorf und Bürglen, die nur noch dem gewünschten Ziel- und Quell-Verkehr dienen, dereinst Kantonsstrassen bleiben oder nicht, wird aufgrund der dannzumals geltenden Regelung der Strassengesetzgebung zu entscheiden

sein. Es wird zu prüfen sein, ob die jetzige Hauptstrasse dann nicht zu einer Gemeindestrasse wird.

9. *Wie will der Regierungsrat die mögliche Überlastung der Strasse Kreisel-Kollegi-Schächenbrücke beheben? Strassenverbreiterung mit Velostreifen? Fussgängerüber-/unterführung?*

Eine Überlastung der Gotthardstrasse vom Kreisel Kollegi bis zur Schächenbrücke kann verhindert werden, wenn die WOV auch im oberen Teil im Schächenkorridor verläuft und im Bereich Hartolfingen mit der Klausenstrasse verbunden wird. Der Verkehr auf der Gotthardstrasse zwischen Kreisel Kollegi und Schächenbrücke dürfte wesentlich reduziert werden, wovon neben den Bewohnerinnen und Bewohnern insbesondere der Schulverkehr, der Veloverkehr und das ansässige Gewerbe profitieren können. Falls der obere Teil nicht realisiert wird, müssen in diesem Bereich tatsächlich sehr einschneidende Massnahmen umgesetzt werden.

10. *Nach Bürglen fahren gemäss Angaben täglich 6'600 Fahrzeuge pro Tag. Ist das realistisch alle 13 Sekunden ein Auto? Woher hat der Regierungsrat die Verkehrszahlen?*

Der Wert, 6'600 Fahrzeuge pro Tag, entspricht dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) aufgrund von Verkehrserhebungen des Amts für Tiefbau aus dem Jahr 2008. Die 6'600 Fahrzeuge pro Tag sind keine aussergewöhnliche Belastung für eine solche Strasse. In Spitzenzeiten folgen sich die Fahrzeuge im Sekundenabstand, in verkehrsschwachen Zeiten, zum Beispiel nachts, im Halbminuten- oder Minuten-Abstand.

11. *Der Regierungsrat ist immer sehr ökologisch orientiert. Das Gebiet Schächenwald weist hinsichtlich Wohnqualität, Freizeit und Erholung grosses Potenzial auf. Wie lässt sich die geplante Schächenspange rechtfertigen?*

Der Regierungsrat muss bei seinen Entscheiden das wirtschaftliche Wohlergehen der Bevölkerung und der Unternehmen, die Lebensqualität der Menschen und die ökologischen Werte gleichermassen einbeziehen. Unabhängig davon ist die WOV ein Vorhaben, das einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt und deshalb die gesetzlich geregelten Umweltrahmenbedingungen einzuhalten und die dazu notwendigen Massnahmen zu realisieren hat. Dadurch besteht auch die Möglichkeit, nicht nur die heutige Mensch-Umweltbilanz zu verbessern, sondern im Rahmen der UVP auch die Ökobilanz als Gesamtes nachzuweisen.

Das Gebiet Schächenwald ist ein Naherholungsgebiet und von ökologischer Bedeutung. Der Regierungsrat ist aufgrund einer vertieften Beurteilung zum Schluss gekommen, dass der Schächenwald auch mit einer WOV ökologische Bedeutung hat, wobei auf diesen Aspekt besonderer Wert zu legen ist, wenn die Strasse dereinst geplant und gebaut wird.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Finanzdirektion; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'B.L.' with a large, stylized initial 'B' and a smaller 'L'.