



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

20. August 2013

Nr. 2013-480 R-720-12 Interpellation Paul Jans, Erstfeld, zu Sicherstellung der Pendlerverbindungen; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) reichten Paul Jans, Erstfeld, als Erst- und Daniel Furrer, Erstfeld, als Zweitunterzeichnender am 24. April 2013 eine Interpellation betreffend Sicherstellung der Pendlerverbindungen ein.

Der Interpellant macht darauf aufmerksam, dass die Erreichbarkeit des Kantons aus Norden über die Autobahn A2, die Axenstrasse und die Bahnlinie dem Axen entlang für den Werkplatz Uri und die Tourismusregion von zentraler Bedeutung ist. In der Vergangenheit haben sich bei Ereignissen, z. B. bei Unfällen oder bei Sanierungsarbeiten der Seelisbergtunnel auf der A2 und die Axenstrasse als "Flaschenhalse" erwiesen. Dem Interpellant ist es ein Anliegen, dass die Regierung sich bei voraussehbaren Behinderungen dafür einsetzt, dass auf die Pendler und Touristen soweit wie möglich Rücksicht genommen wird.

Der Interpellant ersucht um Beantwortung von fünf Fragen. Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

II. Zu den gestellten Fragen

1. *Hat der Regierungsrat Lösungsansätze bereit, um die Engpässe auf Schiene und Strasse, am Axen und Seelisbergtunnel, künftig abzufedern?*

Im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und dem Projekt Entwicklungsschwerpunkt Altdorf bzw. Unteres Reusstal, werden die Voraussetzungen mindestens im Kanton Uri geschaffen, um die absehbaren Entwicklungen auf Strasse und

Schiene zu bewältigen. Im Schienenverkehr nimmt der Regierungsrat in den diversen Projekten bzw. Planungsarbeiten Einfluss.

a) Schiene

In den laufenden Angebotsplanungen für den öffentlichen Verkehr werden nach der Inbetriebnahme des neuen Kantonalbahnhofs Altdorf weder seitens des Bundesamts für Verkehr (BAV) noch seitens der SBB Engpässe erwartet. Nebst dem heutigen Personenverkehrsangebot sollen weitere Züge (Urner Sprinter, Halt GBT-Zug) bis ins Jahr 2021 aufgenommen werden. Die entsprechenden Trassen sind seitens der Bestellerkantone hinterlegt und bei der SBB aktuell in Prüfung. Die bisherigen Prüfungsergebnisse zeigen keine Engpässe oder Hindernisse, wonach das Personenverkehrsangebot der SBB eingeschränkt oder zurückgefahren werden müsste. Die eineinhalbjährige Sperrung der östlichen Zugerseelinie (2017/2018) beeinträchtigt das Fahrplanangebot insofern, dass alle Züge über Rotkreuz umgeleitet werden. Für die Urner S-Bahnreisenden besteht in Rotkreuz ein direkter Anschluss nach Zug und Zürich wie bisher. Reisende in den Interregiozügen nach Zug-Zürich werden durch die notwendige sogenannte "Spitzkehre" in Rotkreuz eine verlängerte Reisezeit (zirka 13 Minuten) in Kauf nehmen müssen.

Bis zur Umsetzung des Vollknotens Bahnhof Altdorf sind diverse Zwischenetappen geplant:

2014 bis 2015

- 1. Etappe des neuen Buskonzepts mit Einführung Halbstundentakt Bürglen-Altdorf-Seedorf und Seedorf-Altdorf-Attinghausen-Schattdorf. Im Bahnverkehr gilt das bisherige Schienenverkehrsangebot.

2015 bis 2016

- Gotthard-Übergangskonzept mit Stabilisierung der Bahnverkehrsleistungen.

2017 bis 2018

- Inbetriebnahme des neuen Gotthard-Basistunnels;
- Aufnahme des neuen Angebots auf der Gotthard Bergstrecke;
- Sperrung Zugersee Ost (Sanierungsmassnahmen und der Bau einer neuen Doppelspurinsel Walchwil);
- Sanierung Axentunnel.

2019 bis 2020

- Inbetriebnahme Ceneri-Basistunnel und Umsetzung Gotthardkonzept 2020.

2021 bis 2022

- Inbetriebnahme Kantonalbahnhof Altdorf;
- Umsetzung des neuen Buskonzepts, ausgerichtet auf den neuen Kantonalbahnhof Altdorf;
- Zusätzlicher IC-Halt in Altdorf (GBT-Zug) und neuer Urner-Sprinter (direkte Verbindung nach Zug-Zürich).

b) Strasse

Im Zusammenhang mit den anstehenden Sanierungsprojekten entlang der A2 und am Axen steht der Regierungsrat in engem Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und den SBB. In den kommenden Jahren werden folgende Sanierungsprojekte ausgeführt:

Instandsetzung der Autobahn A2 zwischen Stansstad und Beckenried

Dieses Teilstück der Autobahn ist seit 40 Jahren in Betrieb. Sämtliche Kunstbauten werden instand gestellt und an die neusten Normen angepasst. Neben der Erneuerung von Trasse und Kunstbauten werden der Lärmschutz und die Entwässerung/Strassenabwasserbehandlung verbessert. Die 1. Bauetappe (Acheregg-Lärmschutzgalerie Stansstad) ist abgeschlossen. Es stehen noch zwei Bauetappen an: Lärmschutzgalerie Stansstad-Stans Süd und Stans Süd-Beckenried. 2017 sollen die Instandstellungsarbeiten abgeschlossen sein. Die Autobahn wird während der ganzen Bauzeit immer doppelspurig befahrbar sein. Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei Verschiebungen der Fahrspuren kann es zu kleinen Zeitverzögerungen kommen.

Sanierungsarbeiten am Seelisbergtunnel

Zwischen 2013 und 2016 wird die Tunnelröhre, die nach Norden führt, mit modernsten Betriebs- und Sicherheitsanlagen ausgerüstet. Gleichzeitig werden die Zwischendecke, der Fahrbahnbelag, die Werkleitungenkanäle und die Zentralen erneuert. Die Arbeiten werden alle in Nachtarbeit ausgeführt. Für den Tellbus ist mit keinen Behinderungen zu rechnen.

Instandsetzung der Autobahn A2 zwischen Büel und Seedorf

- September 2013 bis April 2014: Vorarbeiten ausserhalb der Fahrbahn
- Keine Verkehrsbehinderungen auf der A2.
- April bis Oktober 2015: Umbau des Mittelstreifens, Tagesbaustelle
- Kein Fahrspurenabbau. Es steht jedoch kein Pannestreifen zur Verfügung.
- April bis Oktober 2016: Bauarbeiten an der Fahrbahn Richtung Süd
- Die Arbeiten erfolgen in Nachtarbeit; Gegenverkehr von 19.30 bis 5.30 Uhr.
- April bis Oktober 2017: Bauarbeiten an der Fahrbahn Richtung Nord
- Die Arbeiten erfolgen in Nachtarbeit; Gegenverkehr von 19.30 bis 05.30 Uhr.

Mositunnel

- Herbst 2013 bis 2016: Bau des Sicherheitsstollens und der Tunnelzentrale
- Keine Verkehrsbehinderungen.
- 2015 bis 2017: Instandsetzung des Mositunnels
- Es ist mit Verkehrseinschränkungen zu rechnen: Licht-Signalanlage sowie Dosiersystem.

N4 Neue Axenstrasse

Ab zirka 2018 Hauptbauarbeiten am Morschacher und am Sisikoner Tunnel. Durch die Baustelle und den Baustellenverkehr wird es voraussichtlich zu Verkehrsbehinderungen kommen. Der Verkehr in Ort, Dorni und Gumpisch wird wohl mittels Lichtsignalanlagen geregelt werden müssen. Der Regierungsrat setzt sich aber dafür ein, dass die Verkehrsbehinderungen so klein wie möglich gehalten werden.

2. *Kann nach der Eröffnung des NEAT-Tunnels das S-Bahn Angebot auf der Schiene aufrecht gehalten werden?*

Ja; es sind keinerlei Abstriche beim S-Bahn Angebot auf der Schiene für die Zeit nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels vorgesehen. Aktuell werden mit der SBB und den Nachbarkantonen Angebotsplanungen für die verschiedenen Zeiträume erarbeitet. Die S-Bahnleistungen von und nach Uri sind in allen vorliegenden Angebotsplanungen im aktuell bestehenden Umfang vorgesehen. Unbestritten ist, dass die Trassen am Axen einer höheren Belastungsfrequenz unterstellt werden, als dies heute der Fall sein wird. Der vertaktete Regionalverkehr nimmt nach wie vor eine hohe Priorität bei der Trassenvergabe ein, welche schon heute für die Trassenreservierungen geltend gemacht werden.

3. Ist der Regierungsrat gewillt, die S2 nach Eröffnung des NEAT-Tunnels, bis nach Silenen-Amsteg zu verlängern, um dem Oberland und seinen Pendlern einen Anschluss an die Zentren zu gewährleisten?

Die Angebotsplanungen und das Gotthard-Bergkonzept sehen wie bisher eine Anbindung über den Knoten Bahnhof Erstfeld vor. Der wichtige Bahnstandort Erstfeld darf in seiner heutigen Funktion nicht noch mehr geschwächt werden. Technisch und betrieblich wird der Knoten Erstfeld bestehen bleiben und soll mit dem Gotthard-Bergkonzept gestärkt werden.

Eine Verlängerung der S-Bahn wäre betrieblich nicht sinnvoll und würde enorme Investitionen in Bahninfrastrukturen und Rollmaterial sowie zusätzliche Umlaufkosten auslösen. Er würde zudem das Busangebot zwischen Erstfeld und Amsteg konkurrenzieren, wobei durch den Parallelverkehr die Mitfinanzierung des Bunds gefährdet würde.

Der bewährte Bahnersatz zwischen Erstfeld und Amsteg bedient zudem die Siedlungsgebiete mit einem dichteren Haltestellennetz, als dies die Bahn sicherstellen könnte. Dies wird von der Bevölkerung im Urner Oberland auch weiterhin mitgetragen. Die Bahnersatzkurse stellen über den Knoten Erstfeld direkte Anschlüsse von und zu den IR-Leistungen wie auch zur S-Bahn her. Der Anschluss an die Zentren ist mit diesen Transportketten gut abgedeckt.

4. Kann der "Tellbus" nach Erstfeld eventuell durch eine Kursverstärkung verlängert werden?

Die Busumläufe des Tellbusses weisen heute eine kurze Wendezeit auf (inklusive Reservezeit in Verspätungsfällen). Betrieblich ist eine Kursverlängerung nur mit zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Personaleinsatz machbar. In Altdorf Telldenkmal bestehen jedoch mehrheitlich direkte Anschlussverbindungen vom Tellbus von und nach Erstfeld.

Dazu wurde in den letzten Jahren das bestehende Busangebot im Urner Talboden weiter ausgebaut. Eine Weiterführung der Tellbusse nebst diesen Buskursen nach Erstfeld ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, dies u. a. auch deshalb, weil der Bund solche Doppelfahrten nicht mitfinanziert. Die bestehenden Angebote reichen für die vorhandene Nachfrage vollumfänglich aus.

5. Sind Massnahmen geplant, um die schwächeren Verkehrsteilnehmer an der Axenstrasse besser zu schützen?

Auf dem Urner Kantonsgebiet (Flüelen bis Hotel Eden, Sisikon) hat die Führung des Langsamverkehrs einen guten Ausbaustandard. Im Herbst 2010 wurde ein Verkehrsgutachten über den Langsamverkehr auf der Axenstrasse erstellt. Darauf aufbauend wurde ein Konzept erarbeitet. Das Konzept entstand in Zusammenarbeit mit Vertretern des Bundesamts für Strassen ASTRA und Vertretern der Kantonspolizei Uri und Schwyz. Aus diesem Konzept wurden folgende Massnahmen im Jahr 2011 umgesetzt:

Anpassung des Fahrbahnrandes und des Trottoirs bei der Ausfahrt Brunnen

Nach dem Mythensteintunnel wurde der Fahrbahnrand leicht auf das Niveau des Trottoirrandsteins angehoben. Damit haben Velofahrende heute die Möglichkeit, das Trottoir sozusagen schwellenlos zu benützen. Gleichzeitig wurden diverse Belagsunebenheiten auf dem Trottoir abgefräst und geebnet.

Absenkung des Trottoirrandes beim Wolfsprung

Beim Ausstellplatz Wolfsprung wurde eine Trottoirabsenkung erstellt, damit können die Velofahrenden das Trottoir aus Richtung Brunnen einfacher und sicherer verlassen.

Abtragen der Mauerecke beim Wolfsprung

Die einspringende Mauerecke wurde abgetragen, um so für die Fussgängerinnen und Fussgänger und die Velofahrenden mehr Platz zu erhalten.

Anpassen der Ein- und Ausfahrt Lautunnel

Die Einfahrt in Richtung Brunnen wurde neu erstellt. Anstelle des dreireihigen Abschlusses wurde ein abgeschrägter Trottoirrandstein für den Einfahrtsbereich versetzt. Damit wurde das Trottoir verbreitert und eine Gefahrenstelle für den Langsamverkehr beseitigt. Die

Einfahrt Richtung Altdorf verfügte bereits über einen abgeschrägten Randstein. Daher wurden keine baulichen Massnahmen getroffen. An dieser Stelle wurden einzig die Haifischzähne entfernt.

Die möglichen kleinen Verbesserungen entlang der heutigen Axenstrasse sind realisiert. Die umgesetzten Massnahmen dienen den Velofahrenden für die einfachere und sicherere Benützung des Trottoirs. Eine offizielle Freigabe des Trottoirs für den Veloverkehr ist jedoch aus rechtlicher Sicht nicht möglich. Der nächste Schritt wird die Sanierung der alten Axenstrasse zwischen Gumpisch/Sisikon und Brunnen/Mositunnel sein. Für den Langsamverkehr ist eine qualitative ähnliche Lösung wie heute zwischen Flüelen und Sisikon, z. B. die Verbreiterung des Trottoirs, angedacht. Diese Massnahmen können aber erst nach der Inbetriebnahme der neuen Axentunnels ab zirka 2025 umgesetzt werden.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Baudirektion; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion; Baudirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

