

Verkehrspolitische Standortbestimmung Kanton Uri



Bericht der Urner Regierung an den Landrat vom 6.12.2016

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
2 Verkehrsentwicklung	8
2.1 Verkehrsnetz Unteres Reusstal	8
2.2 Alpenquerender Verkehr am Gotthard	10
3 Ziele und Strategien	12
3.1 Verkehrsziele und Abstimmung	12
3.2 Verkehrsträgerbezogene Strategien	14
3.3 Handlungsbedarf und Anknüpfungspunkte	17
4 Schlüsselprojekte und Stand der Umsetzung	19
4.1 Reduktion des alpenquerenden Strassengüterverkehrs	19
4.2 Bahn-Anbindung an die Nord-Süd Achse	21
4.3 Überregionale Strassenprojekte.....	25
4.4 Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Unteres Reusstal	27
4.5 Erschliessung Urserntal	31
Literatur.....	32

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Heutige Belastung des Strassennetzes im Unteren Reusstal	9
Abbildung 2: Entwicklung der schwere Güterfahrzeuge an den Alpenübergängen	10
Abbildung 3: Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs	10
Abbildung 4: Einordnung der Verkehrsziele Kanton Uri	12
Abbildung 5: Angestrebte Erschliessungsqualität Strasse	15
Abbildung 6: Objektblatt Axentunnel	23
Abbildung 7: Objektblatt Berg lang.....	24
Abbildung 8: Strassenprojekt Axenstrasse	25
Abbildung 9: Strassenprojekt Halbanschluss Altdorf.....	26
Abbildung 10: Verkehrskonzept Unteres Reusstal	28
Abbildung 11: Schlüsselprojekte Urner Talboden: Bahnhof Altdorf.....	29
Abbildung 12: Schlüsselprojekte Urner Talboden: Regionale Massnahmen Verkehr	29
Tabelle 1: Handlungsbedarf und Anknüpfungspunkte der Verkehrspolitik.....	18
Tabelle 2: Anbindung von Flüelen, Altdorf und Erstfeld	22

Zusammenfassung

In Erfüllung der Motion von Frau Landrätin Patrizia Danioth Halter und den Anforderungen des kantonalen Richtplans zeigt der vorliegende Bericht die Ziele und den Stand der Umsetzung der kantonalen Verkehrspolitik auf.

Aufgrund seiner geografischen Lage ist der Kanton Uri seit jeher mit einer hohen Komplexität (national, regional, lokal; Personenverkehr, Güterverkehr) im Verkehr konfrontiert. Der Bericht macht deutlich, dass der Kanton Uri seine Hausaufgaben gemacht hat: Er hat eine kohärente Strategie entwickelt und vertritt diese auf verschiedenen Ebenen. Es gilt nun die einzelnen Konzepte mit hoher Konsequenz umzusetzen.

- In der **Verlagerungspolitik** geht es nach wie vor darum, mit Engagement auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene die verfassungsmässigen Ziele weiter zu verfolgen und einzufordern. Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und dem 4 Meter Korridor ist die Bahn nun gefordert, die in sie gesetzten Hoffnungen umzusetzen. Zudem wird sich der Kanton Uri auch weiterhin für eine konsequente Umsetzung der Verlagerungsziele einsetzen. Die Realisierung des Brenner Basistunnels und des Mont Cenis Basistunnel zwischen Frankreich und Italien rückt näher und erhöht die Chancen für ein gemeinsames Vorgehen mit den umliegenden Alpenregionen. Darüber hinaus ist sicher zu stellen, dass der Betrieb des Gotthardstrassentunnels mit einer zweiten Röhre gesetzeskonform umgesetzt und insbesondere sichergestellt wird, dass die Kapazitäten (1'000 PW-Einheiten pro Stunde und Richtung gemäss aktuell angewandtem Tropfenzählersystem) nicht ausgebaut werden.

Der Kanton Uri ist sich dabei bewusst, dass eine numerische Erreichung der Verfassungsziele (650'000 LKW/Jahr für die Schweiz) eine sehr grosse Herausforderung darstellt.

- Die Inbetriebnahme der Neat am Gotthard ist auch eine grosse Chance, die **Anbindung des Kantons an das nationale Schienennetz** zu verbessern. Dabei geht es darum, den neuen Kantonalbahnhof Altdorf zu realisieren, die geplante Haltepolitik für Züge für die Basisstrecke (Flüelen, später Altdorf) und für die Gotthard-Bergstrecke (Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Göschenen) umzusetzen. Basis dafür ist das 'Memorandum of Understanding' zwischen Bund, SBB und Kanton Uri. Für den Fortbetrieb der Gotthard-Bergstrecke als Schnellzugsverbindung ist es wichtig, diese weiterhin in der Fernverkehrskonzession zu integrieren.
- Bezüglich weiterer **grosser Infrastrukturprojekte** sind die Realisierungszeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten im Auge zu behalten. Währenddem die Strassenprojekte (Halbanschluss A2 Altdorf Süd, Axenstrasse, Sanierung Gotthard Strassentunnel) zeitlich gesetzt sind, bestehen Fragezeichen bei den Realisierungszeit-

punkten der Neat-Zufahrtsstrecken (Axentunnel, Neat Berg lang). Insbesondere bei der Trassensicherung für den Abschnitt Umfahrung Altdorf mit Berg lang stellt sich die Frage nach Kosten und Nutzen der Freihaltung der Flächen.

- Die **Raum- und Verkehrsstrategie im Unteren Reusstal** weist viele Projekte auf und benötigt ein hohes Mass an Abstimmung und Koordination. Dieser moderne Planungsansatz hat eine lange und aufwändige Aufbauzeit hinter sich. Nun geht es an die Umsetzung und Realisierung. Dies erfordert einen hohen Mitteleinsatz von allen Seiten. Mit dem positiven Volksentscheid zur WOV auf kantonaler Ebene und den Planungs- und Abstimmungsprozessen auf übergeordneter Ebene (v.a. ASTRA, BAV, SBB, Agglomerationsprogramm 'Unteres Reusstal') sind die Voraussetzungen für eine zeitnahe Kofinanzierung und Realisierung der Schlüsselprojekte gegeben und gleichzeitig die Akzeptanz bei den verschiedenen Akteuren vorhanden. Dabei ist neben Strasse und Schiene/ÖV auch eine Verbesserung der Infrastruktur für Velo und Fussgänger von grosser Bedeutung. Die Realisierung in den nächsten fünf Jahren wird ein grosser Meilenstein in der regionalen Verkehrspolitik des Kantons Uri werden.
- Die Erreichbarkeit der Talschaften im Kanton Uri hat einen besonderen Fokus auf **Andermatt/Urserental**. Die Umsetzung der Massnahmen (Erschliessung Strasse und Bahn, Verkehrssteuerung und -management) sind auf Kurs. Mit dem laufenden Monitoring ist eine koordinierte Umsetzung sichergestellt.

1 Einleitung

Motion Patrizia Danioth Halter

Am 17.11.2010 hat Frau Landrätin Patrizia Danioth Halter eine Motion eingereicht, in dem sie den Regierungsrat auffordert einen Bericht auszuarbeiten, 'worin er seine Haltung zu den anstehenden Fragen zum Verkehrsgeschehen am Gotthard (Schiene und Strasse) und den sich aufdrängenden Massnahmen für Uri in einem Gesamtüberblick aufzeigt'. Daneben fordert sie ein Aktivwerden der Regierung für die Durchsetzung der Neat Interessen des Kantons Uri, nötigenfalls mit einer Standesinitiative. Im Personenverkehr ergeben sich grosse Chancen für schnellere und direktere Verbindungen, verbunden mit der Zusage der SBB zum Halt von Neat-Zügen.

Der Regierungsrat empfahl dem Landrat die Motion mit RRB vom 31.1.2012 zur Annahme. Er verwies dabei auf die diversen Grundlagen und Stellungnahmen, die die Regierung in Vernehmlassungen, regionalen Gesamtverkehrskonzepten und bei der Antwort politischer Vorstösse geäussert hat.

Der Landrat erklärte die Motion entsprechend der Empfehlung des Regierungsrats anlässlich seiner Session vom 29. Februar 2012 als erheblich.

Der Regierungsrat hat es als zielführend erachtet, den Bericht dann vorzulegen, wenn zentrale verkehrspolitische Rahmenbedingungen geklärt sind. Zu denken ist dabei insbesondere an

- die Zustimmung der Urner Bevölkerung zum Beschluss über den Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm; Umsetzung der West-Ost-Verbindung vom 18. Oktober 2015;
- die nationale Abstimmung zur 2. Röhre am Gotthard vom 28. Februar 2016;
- die Klärung der «Tunnelzugshalte» im künftigen Kantonsbahnhof in Altdorf ab 2021 durch die Vereinbarung zwischen Bund (BAV), SBB und Kanton Uri vom 20. Dezember 2012 und das Memorandum of understanding unter den angesprochenen Partnern vom 22. April 2016;
- die definitive Zusage der «Tunnelzugshalte» in Flüelen ab 11. Dezember 2016 durch die Konzernleitung der SBB Ende August 2016.

Richtplan Kanton Uri

Der aktuelle Richtplan des Kantons Uri fordert in seiner Festlegung zur Mobilität (Kapitel 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik) die Ausformulierung von Grundsätzen zu einer koordinierten Verkehrspolitik.

Neben der Lenkung des Gütertransitverkehrs zum Schutz der Bevölkerung von übermässigen Immissionen im Transitverkehr geht es darum, dass die kantonale Verkehrspolitik die Entwicklungsziele für Siedlung und Wirtschaft unterstützt, die verkehrliche Anbindung des Kantons nach aussen und die Erschliessung innerhalb des Kantons sicherstellt.

Verkehrspolitische Standortbestimmung

Aufgrund der geografischen Lage ist der Kanton Uri laufend gefordert, seine verkehrspolitischen Absichten engagiert umzusetzen und aufeinander abzustimmen. Dies hat sich in den letzten Jahren verdichtet, mit wichtigen Projekten auf regionaler und auf nationaler Ebene:

- **Alpentransit/Neat:** Ende 2016 wird die Neat am Gotthard ihren Betrieb aufnehmen. Zusammen mit dem 4-Meter Korridor sind grosse Erwartungen in die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene verbunden. Nach dem Ja des Schweizer Stimmvolks vom 28.2.16 zur 2. Röhre Gotthard-Strassentunnel ist dies umso dringender für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik. Im Personenverkehr ergeben sich grosse Chancen für schnellere Verbindungen, verbunden mit der Zusage der SBB zum Halt von Neat-Zügen in Flüelen bzw. später in Altdorf.
- **Entwicklung Unteres Reusstal:** Die Abstimmung der räumlichen und verkehrlichen Projekte ist zentral für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Region zwischen Flüelen und Silenen. Dazu ist ein umfassender Prozess eingeleitet worden, in dem diverse Akteure involviert sind. Ziel ist es, das Gebiet um den geplanten neuen Kantonalbahnhof Altdorf zu erschliessen, die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Voraussetzungen für neue räumliche Entwicklungen zu schaffen, die sowohl die Anzahl Arbeitsplätze als auch die Wohnqualität erhöhen. Das erstmalig erstellte Agglomerationsprogramm 'Unteres Reusstal' (AP URT) fasst die Raum- und Verkehrsstrategie zusammen.
- **Grossräumige Erschliessung des Kantons und der Täler:** Neben der Neat sind verschiedene weitere Projekte in der Umsetzung, die die Erreichbarkeit des Kantons verbessern und auch die Potenziale im Tourismus erschliessen. Schwerpunkte sind die neue Axenstrasse, der Halbanschluss Altdorf Süd und die Erschliessung von Andermatt/Ursern.

Auf Basis dieser zentralen Entwicklungen beschreibt der vorliegende Bericht einerseits die Gesamtverkehrsstrategie, den Stand der Umsetzung und die Absichten und Prioritäten der Urner Regierung.

2 Verkehrsentwicklung

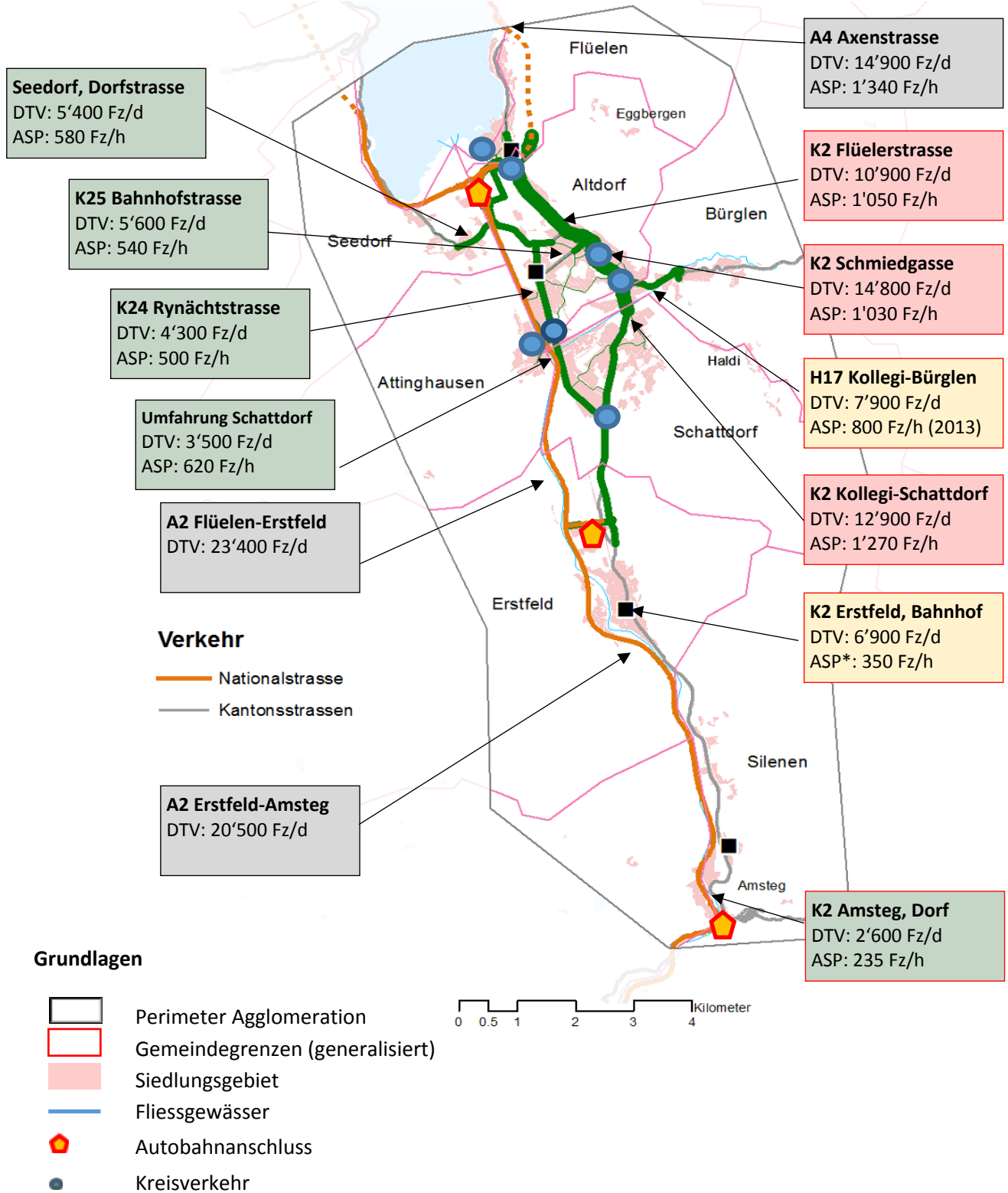
2.1 Verkehrsnetz Unteres Reusstal

Im Rahmen der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm 'Unteres Reusstal' sind umfassende Verkehrsanalysen vorgenommen worden. Die folgende Abbildung zeigt die aktuelle Verkehrsbelastung des Strassennetzes. Einerseits ergeben sich Engpässe und Fahrzeitverluste in Stosszeiten auf der kantonalen Nord-/Südachse (v.a. auf der Gotthardstrasse und der Klausenstrasse mit Kreisel Kollegi); andererseits beeinträchtigt der Durchgangsverkehr auf der schmalen Kantonsstrasse in Altdorf die Siedlungsqualität.

Im öffentlichen Verkehr ist die gute Erschliessung rund um Flüelen, Erstfeld und im Ortskern von Altdorf hervorzuheben. Generell ist aber die ÖV-Erschliessung vor allem im Bahnhofbereich Altdorf und in den Tälern im Vergleich zu anderen Kantonen unterdurchschnittlich. Im Veloverkehr fehlen attraktive Verbindungen (z.B. eine schnelle und sichere Verbindung zwischen Seedorf und Altdorf Bahnhof sowie weitere Verbindungen zwischen den Gemeinden des unteren Reusstals).

Die beabsichtigte Entwicklung des unteren Reusstals ist mit einem weiteren Wachstum verbunden. Das AP URT plant mit einer Bevölkerungszunahme von 8.5% und einer Zunahme der Beschäftigung von 22.6% bis 2040.

Abbildung 1: Heutige Belastung des Strassennetzes im Unteren Reusstal

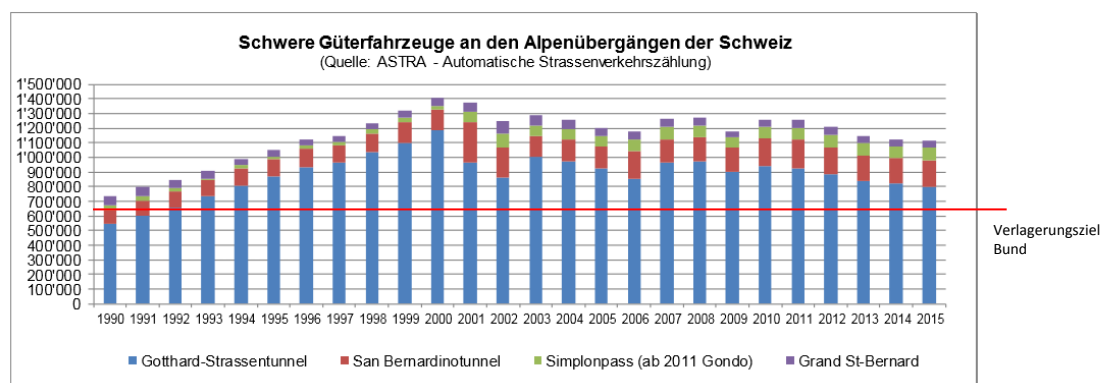


2.2 Alpenquerender Verkehr am Gotthard

Der LKW-Verkehr im Gotthardstrassentunnel stagniert seit mehreren Jahren und bewegt sich (2015) bei rund 760'000 LKW-Fahrten pro Jahr (vgl. Abbildung 2). Das sind 73% des alpenquerenden Strassengüterverkehrs der Schweiz. Demgegenüber ist der alpenquerende Schienengüterverkehr leicht zunehmend (Abbildung 3). Gemäss jüngsten Meldungen des Bundes konnte die Bahn ihre Position im alpenquerenden Güterverkehr im ersten Halbjahr 2016 weiter stärken.

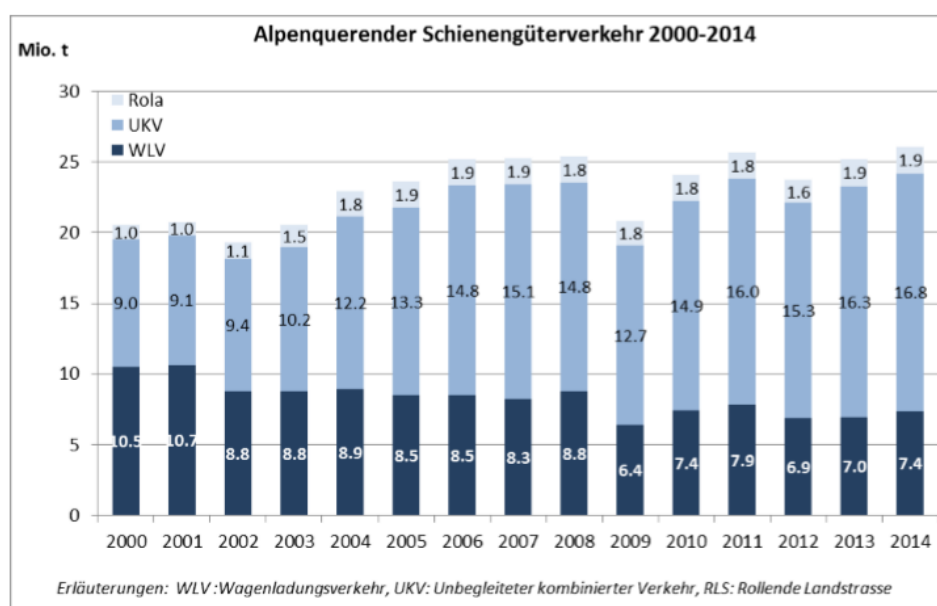
Nach wie vor sind aber die Ziele des Alpenschutzartikels (Zielgrösse 2018: insgesamt 650'000 LKW, gegenüber aktuell 1'033'000 LKW an allen Übergängen in der Schweiz) bei weitem verfehlt.

Abbildung 2: Entwicklung der schwere Güterfahrzeuge an den Alpenübergängen



Quelle: ASTRA, Verlagerungsbericht Bund 2015

Abbildung 3: Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs



Quelle: BAV, Verlagerungsbericht Bund 2015

Mit dem 4-Meter Korridor und der Neat verbessern sich die Rahmenbedingungen und die Wettbewerbsfähigkeit für den Schienengüterverkehr. Zusammen mit dem Ceneri-Basistunnel werden sich die Trassenkapazitäten für den alpenquerenden Güterverkehr um 40% gegenüber heute erhöhen. Trotz diesen Verbesserungen können aber - gemäss den Prognosen des Bundes - die Verlagerungsziele nicht erreicht werden (s. Verlagerungsbericht 2015).

3 Ziele und Strategien

3.1 Verkehrsziele und Abstimmung

Im Kanton Uri überlagern sich verschiedene Themenfelder, was einen hohen Anspruch an die Abstimmung der verschiedenen Ebenen und die Koordination stellt. Die folgende Abbildung zeigt die zentralen Ziele, die Abstimmungs- und Koordinationsprozesse und die Gefässe auf.

Abbildung 4: Einordnung der Verkehrsziele Kanton Uri



Die Ziele können folgendermassen konkretisiert werden:

Reduktion des alpenquerenden Strassengüterverkehrs: Der alpenquerende Verkehr wird von der Strasse auf die Schiene verlagert. Dazu sind die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

- Reduktion des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf 650'000 LKW gemäss Verlagerungsziel Bund. Für die Gotthardachse entspricht dies 475'000 LKW.
- Minimierung der Luftbelastung und der Lärmimmissionen auf den Transitachsen Strasse und Schiene.
- Keine Verkürzung oder Aufweichung des Nachtfahrverbots.
- Keine Öffnung des Gotthardstrassentunnels für Gefahrgüter.

Bahn-Anbindung an die Nord-Südachse: Der Kanton Uri ist an den Fernverkehr Nord Süd mit attraktiven Verbindungen angeschlossen.

- Attraktive Anbindung des Kantonalbahnhofs Altdorf an die Neat-Fernverkehrszüge (ÖV-Anschluss der Innerschweiz Richtung Süden).
- Schnellere und direkte Verbindung mit attraktiven Schnellzughalten in Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen auf der Gotthard-Bergstrecke.
- Attraktive S-Bahn-Verbindung zwischen den Bahnhöfen auf der Achse Erstfeld-Arth-Goldau-Zug und Arth-Goldau-Luzern.
- Attraktive Busverbindungen zwischen dem Kanton Uri und den Kantonen Luzern, Nidwalden und Obwalden.

Anbindung an das nationale Strassennetz: Die Strassenverbindungen nach Norden und Süden sind ganzjährig in Betrieb, sind sicher, und gewährleisten, dass der Verkehr auf dem regionalen Netz nicht behindert wird.

- Attraktive, vor Naturgefahren geschützte Verbindungen nach Norden und nach Süden.
- Sicherstellen einer Steuerung, die die Kapazitätslimiten auf der A2 einhält (1'000 PWE/h und Richtung - gemäss aktuell angewandtem Tropfenzählersystem)) und Ausweicheffekte auf das untergeordnete Netz verhindert.
- Gut ausgebaute Verbindungen durch die Schöllenen ins Urserntal und über den Gotthardpass.

Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Unteres Reusstal:

Der Verkehr im Unteren Reusstal wird mit einem integrierten Ansatz neu organisiert, um eine optimale Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Dazu sind alle Verkehrsträger und hoheitlichen Ebenen einzubeziehen und die raumplanerischen und verkehrlichen Belange aufeinander abzustimmen.

- Entlastung der Ortsdurchfahrten (Altdorf, Bürglen, Schattdorf): Steigerung der Attraktivität, Senkung der Immissionen und Steigerung der Sicherheit.
- Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit und Aufwertung des neuen Kantonsbahnhofs Altdorf (multimodale-Verkehrsdrehscheibe) und Verbesserung des Modal Splits.
- Verbesserung der Verbindungen für Velo/Fussgänger.
- Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten (Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden, Arbeitsplatzgebiet Schattdorf).
- Verbesserung der Verkehrsqualität und Abbau von Stausituationen an neuralgischen Stellen.

Erreichbarkeit Täler: Die Talschaften des Kantons Uri sind gut erschlossen und ganzjährig erreichbar.

- Gute Erreichbarkeit des Urserntals (Schiene und Strasse) nach Andermatt sowie Aufwertung der Bahninfrastrukturen (Göschenen und Andermatt) und Verbesserung des Modal Splits
- Sicherung der Strassen vor Naturgefahren.
- Attraktive Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in die Seitentäler.

3.2 Verkehrsträgerbezogene Strategien

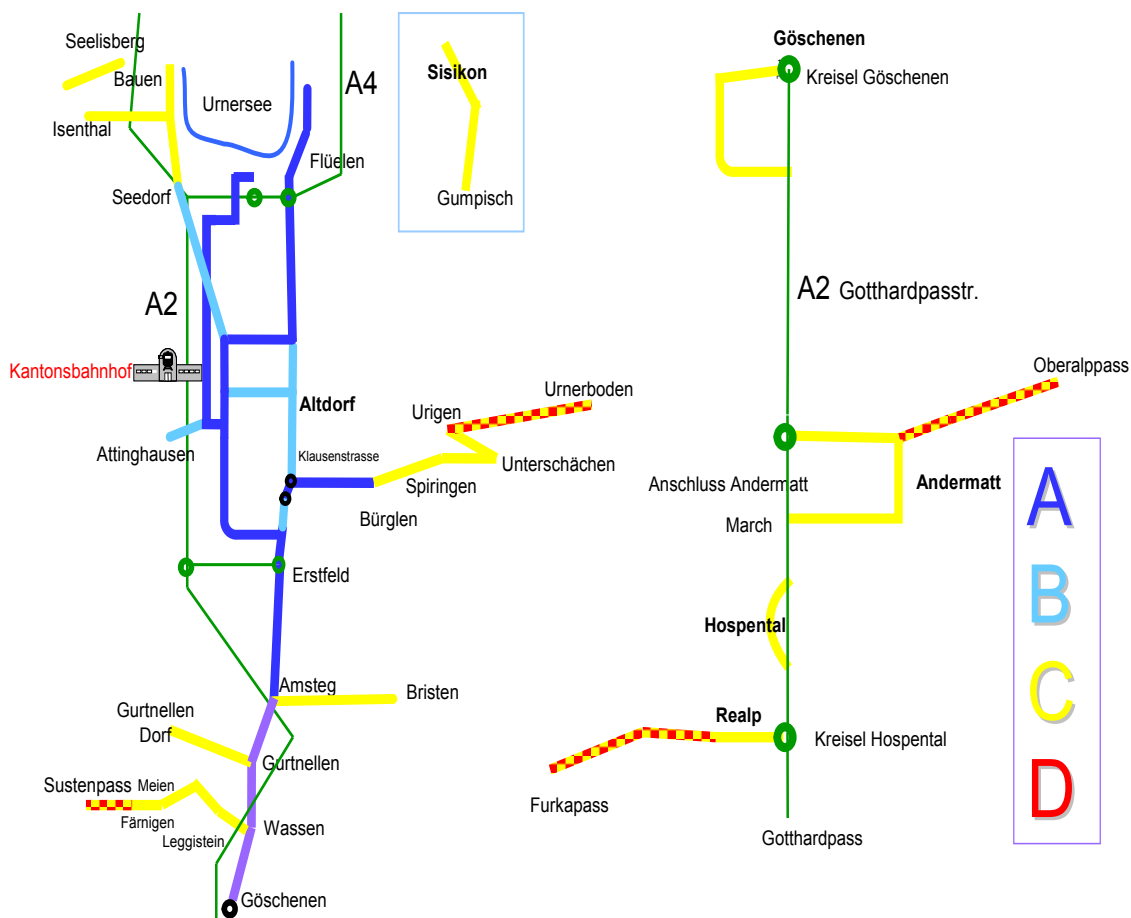
Strasse

Basis bilden die kantonale Strategie Strassen und die regionalen Verkehrskonzepte. Diese werden gemäss kantonalem Verkehrsgesetz zu einem kantonalen Verkehrsplan aufgearbeitet.

Die kantonale Strategie Strassen aus dem Jahr 2009 legt die Ausbaustandards (in Relation zu den Strassenbaunormen) und die Erschliessungsqualitäten für die einzelnen Strassen fest (s. Abbildung 5). Auf dieser Grundlage erfolgen auch die Prioritäten für den Unterhalt:

- Das nationale Strassennetz wird gemäss den Vorgaben des Bundes ausgebaut.
- Das regionale Strassennetz wird nur ausgebaut, wenn die Ortskerne entlastet werden können und mit flankierenden Massnahmen die gewünschte Entlastung gesichert und gleichzeitig kein Mehrverkehr erzeugt wird. Im Zentrum steht die West-Ost-Verbindung (WOV) im Unteren Reusstal.

Abbildung 5: Angestrebte Erschliessungsqualität Strasse



Quelle: Strategie Strassen Kt. Uri 2009

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte äussern sich zur regionalen und kommunalen Erschliessung und zur Steuerung/Kapazitätsmanagement auf den zentralen Achsen. Im Zentrum stehen die Konzepte für das Urserntal und das Untere Reusstal.

Schiene/öffentlicher Verkehr

Die Konzeption für den ÖV ist insbesondere in den Vereinbarungen mit Bund und SBB, im regionalen Gesamtverkehrskonzept und im Agglomerationsprogramm URT ersichtlich:

- Marktgerechte Anbindung an das regionale und überregionale Bahnnetz mit der stündlich zwischen Erstfeld und Zug verkehrenden S-Bahn und den dazu versetzten, stündlichen Interregio-Zügen mit Halt in Flüelen, Erstfeld und Göschenen. Ab dem 11. Dezember 2016 halten in Flüelen zusätzlich täglich drei IC/ bzw. EC-Züge in beide Richtungen – zwei Züge am Morgen und ein Zug am Nachmittag. Die IC/EC-Zugshalte in Flüelen bleiben bestehen, bis der neue Kantonsbahnhof in Betrieb genommen wird. Ab voraussichtlich Dezember 2021 halten am Kantonsbahnhof in Altdorf
 - die Züge der zweistündlichen IC-Linie Basel – Lugano bzw. Lugano – Basel,
 - der erste IC am Morgen aus dem Tessin nach Zürich,
 - die Züge der jeweils zweistündlichen IR-Linie Basel – /Zürich – Erstfeld bzw. Erstfeld – Zürich / – Basel.
- Einrichtung einer zentralen ÖV-Drehscheibe in Altdorf mit neuem Kantonalbahnhof, in Abstimmung Bahn und Bus und Verbesserung der Angebotsqualität in die Täler.
- Die Gotthard-Bergstrecke wird erhalten und ist weiterhin Bestandteil der Fernverkehrskonzession.
- Der Bahnhof Göschenen wird barrierefrei ausgebaut und es werden attraktive Verbindungen zwischen Gotthard-Bergstrecke und MGB angeboten.
- Verbesserung der Tangentialangebote Altdorf-Luzern mit dem Tellbus und dem Winkelriedbus Altdorf-Stans (Pilatus Flugzeugwerke AG) und dem Gotthard Rivera Express (Anbindung Nidwalden an die «Tunnelzugshalte» in Uri.).
- An Drehscheiben werden Park+Ride-Parkplätze zur Verfügung gestellt.
- Der öffentliche Busverkehr wird bei Konflikten im Strassenraum bevorzugt und der Anteil am Gesamtverkehr kontinuierlich gesteigert.

Fuss- und Veloverkehr

Die Ziele für das Untere Reusstal sind im Kantonalen Richtplan, im rGVK und im Agglomerationsprogramm URT verankert:

- Der Binnenverkehr mit dem Velo wird gefördert und somit eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und ÖV innerhalb der Agglomeration im Unteren Reusstal etabliert. Dazu werden durchgängige, sichere und direkte Veloverbindungen geschaffen.
- Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume so gestaltet, dass ein hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr garantiert werden kann. Bei allen Massnahmen ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

- Veloabstellanlagen mit hoher Qualität werden nachfrageorientiert zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus ergeben sich diese aus dem kantonalen Richtplan (Kapitel 5.6 Langsamverkehr):

- Aufwertung der Velowegverbindungen im Urserntal zwischen Andermatt und Realp.
- Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden. In Andermatt die Verbindung mit dem Tourismus Resort Andermatt und die Fussgängerzone Gotthardstrasse im Dorfkern Andermatt.
- Verbesserung der Velo- und Fusswegverbindungen beim Bahnhof Göschenen.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der nationalen Veloroute Nr. 3 bei der Schöllenenstrasse und entlang der Axenstrasse.

Verkehrslenkung und Nachfragemanagement

Die Ziele für das Untere Reusstal sind im Agglomerationsprogramm URT verankert:

- Der MIV und der Schwerverkehr werden auf den übergeordneten Strassen ausserhalb des Siedlungsgebiets gebündelt.
- Grosse verkehrserzeugende Einrichtungen werden so erschlossen, dass die sensiblen Siedlungsgebiete vom Verkehr nicht beeinträchtigt werden.
- Der Tourismusverkehr wird so gelenkt, dass er die sensiblen Siedlungsgebiete nicht beeinträchtigt.
- Ein vernetztes Mobilitätsangebot wird gefördert. Die Vorteile der kombinierten Mobilität werden bei allen Planungen ausgeschöpft.
- Das Mobilitätsmanagement ist auf Betriebe, Anlagen und Schulen ausgerichtet. Die Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen wird bei privaten Planungen berücksichtigt und die Bewirtschaftung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse abgestimmt.

3.3 Handlungsbedarf und Anknüpfungspunkte

Aus der bisherigen und der zu erwartenden Entwicklung lässt sich folgender Handlungsbedarf und -felder ableiten.

Tabelle 1: Handlungsbedarf und Anknüpfungspunkte der Verkehrspolitik

Ziele	Handlungsbedarf	Anknüpfungspunkte
Reduktion des alpenquerenden Strassengüterverkehrs	▪ Umsetzung Verlagerungsziel Bund ▪ Nutzung Neat-Eröffnung ▪ Zusätzliche Verlagerungsmassnahmen	▪ Verlagerungspolitik Bund ▪ Konkretisierung 2. Röhre Gott-hard-Strassentunnel: Sicherstellung Kapazitätslimiten
Bahn-Anbindung an die Nord-Südachse	▪ Umsetzung der Planungen Kantonalbahnhof Altdorf ▪ Umsetzung Neat Haltekonzept ▪ Abstimmung langfristige Raumsicherung	▪ Angebotskonzepte und Abmachungen Neat ▪ Sachplan Schiene und Umgang mit Axentunnel und Neat-Berglang
Anbindung an das nationale Strassennetz	▪ Sicherstellung der Verbindungsqualität ▪ keine Umlagerung auf regionale Infrastrukturen	▪ Realisierung neue Axenstrasse ▪ Realisierung Halbanschluss A2 Altdorf Süd ▪ Realisierung 2. Röhre Gott-hard-Strassentunnel
Koordinierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung Unteres Reusstal	▪ Umsetzung der Planungen ▪ Diverse Abstimmungen zwischen regionalen und übergeordneten Projekten	▪ Realisierung Kantonalbahnhof Altdorf ▪ Realisierung Projekte im Agglomerationsprogramm URT (u.a. WOV) ▪ Umsetzung Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden /Werkmatt
Erreichbarkeit Täler (v.a. Ursern/Andermatt)	▪ Schutz vor Naturgefahren ▪ kein weiterer Ausbau	▪ Umsetzung rGVK Ursern ▪ Umsetzung der Strategie Strassen

4 Schlüsselprojekte und Stand der Umsetzung

4.1 Reduktion des alpenquerenden Strassengüterverkehrs

Stossrichtung des Kantons und Schlüsselprojekte

Seit jeher hat sich der Kanton Uri für eine zeitnahe Umsetzung der Verlagerungsziele des Bundes eingesetzt. Im Zentrum steht eine umfassende Realisierung der Verlagerungsmassnahmen auf Strasse und Schiene:

- Erfolgreiche Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels mit der Sicherung der vorgesehenen Güterverkehrs-Trassen.
- Realisierung des 4-Meter-Korridors durch die Schweiz für den Verlad von Sattelaufliegern mit einer Eckhöhe von vier Metern auf der Gotthardachse: Damit soll für den Schienenverkehr zusätzliches Potenzial erschlossen werden.
- Verlängerung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs: Damit soll die Gotthardachse rasch ausgelastet und die rollende Landstrasse als Begleitmassnahme zum Nachtfahrverbot weitergeführt werden. Gleichzeitig ist eine Erhöhung der Terminkapazitäten südlich der Alpen notwendig, um den kombinierten Verkehr über die Alpen weiter zu fördern.
- Erhöhung LSVA: Im Jahr 2009 lag der gewichtete Durchschnitt der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA für eine Transithfahrt bei 292 Franken. Seither ist er laufend gesunken und würde sich ohne Anpassungsmassnahmen auf ca. 261 CHF im Jahr 2017 belaufen. Die Erhöhung dieses Satzes auf den Maximalwert gemäss Landesverkehrsabkommen (325 CHF) ist deshalb ein wichtiger Schritt.
- Längerfristige griffige Lenkungsmassnahmen wie eine Alpentransitbörse.

Mit dem Ja zur Realisierung einer zweiten Röhre für den Gotthard-Strassentunnel zur Sanierung der bestehenden Tunnelröhre ergibt sich eine neue Herausforderung. Dabei ist zwingend, dass die Transit-Kapazitäten im Strassengüterverkehr nicht erhöht und das Verlagerungsziel nicht gefährdet werden. Der Bundesrat hat in seiner Botschaft vom 13. September 2013 zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass „nach der Sanierung des bestehenden Tunnels die beiden Tunnelröhren je nur einspurig betrieben werden. Dieses Verkehrsregime garantiert die Verfassungskonformität einer zusätzlichen Tunnelröhre, verbessert Sicherheit und Verfügbarkeit markant und hat keinen negativen Einfluss auf die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.“

Umsetzung

Seit dem überwältigenden Ja des Kantons Uri 1994 zur Alpeninitiative steht der Wille zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene im Zentrum.

Mit der Ablehnung der Avanti-Initiative 2004 (mit 73% Nein-Anteil im Kanton Uri) hat die Bevölkerung diese Position bekräftigt. Zusammen mit dem Kanton Tessin hat der Kanton Uri 2008 eine Standesinitiative eingereicht, die die fristgerechte Umsetzung des Verlagerungsziels (unter Einbezug weiterer Massnahmen und Ausbau der Zufahrtsstrecken) fordert.

Der Kanton Uri engagiert sich auf verschiedenen Ebenen für die Umsetzung der geforderten Verlagerungsmassnahmen und den Schutz des Alpenraums vor übermässigen Immissionen:

- In allen Stellungnahmen zuhanden des Bundes (Sanierung Gotthardstrassentunnel, Bahn 2030/STEP, NAF) hat der Kanton Uri die Bedeutung der Umsetzung der Verlagerungsziele herausgestrichen und griffige Massnahmen gefordert.
- Der Kanton Uri arbeitet mit anderen Alpenregionen (Tessin, Zentralschweizer Kantone, Rhône-Alpes (F), Tirol (A), Südtirol, Trentino, Aostatal, Friaul sowie Piemont (I)) zusammen. In einer gemeinsamen Erklärung wird der Ausbau des Instrumentariums gefordert. Dies geht sowohl an die Adresse der Alpenländer als auch an die EU Kommission, die zur Zeit die Wegekostenrichtlinie für LKW überarbeitet. Der Regierungsrat schliesst sich der Haltung des Bundes an, dass Tunnelgebühren zur Finanzierung des Strassentunnels (allenfalls mit einer privaten Trägerschaft) keine geeignete Lösung darstellen. Tunnelgebühren benachteiligen die lokale Wirtschaft nördlich und südlich des Tunnels, sofern diese nicht von den Abgaben befreit wird. Längerfristig ist davon auszugehen, dass für den PW- und den LKW-Verkehr flächendeckende Gebühren erhoben werden (sog. Mobility Pricing), diese können zeitlich und regional differenziert werden, um Lenkungseffekte zu erzeugen. In diesem Zusammenhang ist das Konzept des Mobility Pricing mit differenzierten Gebühren für die Verkehrssteuerung unbedingt weiter zu verfolgen.
- Politisches Lobbying und Unterstützung des Bundes bei der Umsetzung der Massnahmen im Verlagerungsbericht. Der Bund schlägt insbesondere drei zusätzliche Massnahmen vor, um die Verlagerung (nach Eröffnung des Gotthardbasistunnels) weiter zu beschleunigen (Erhöhung der LSVA, um den rechtlichen Spielraum auszuschöpfen; befristete Nachlässe beim Trassenpreis für den alpenquerenden Schienengüterverkehr; Festlegung des Zahlungsrahmens für Abgeltungen für RoLa-Angebote bis 2023). Der Kanton Uri unterstützt diese Massnahmen vollumfänglich

Trotz des Aufschubs der angestrebten Verlagerung sind so rasch als möglich die zielführenden Instrumente zur Umsetzung des 1994 ausgedrückten Volkswillens auszuarbeiten und konkret umzusetzen. Der Kanton Uri wird seine Anstrengungen in diese Richtung weiterführen.

Um das Verlagerungsziel nicht zu gefährden, ist die Begrenzung der Strassentransitkapazitäten auch nach der Zustimmung zur 2. Röhre am Gotthard von zentraler Be-

deutung. Dazu ist es nötig, zusammen mit den anderen Gebirgskantonen beim Bund die Anliegen einzubringen, damit die in der Vernehmlassung aufgestellten Forderungen rechtzeitig und vollumfänglich umgesetzt werden:

- Definition der Kapazität und Massnahmen zur Kapazitätssicherung: Sicherstellen, dass nicht mehr als 3'500 LKW/d und 1'000 PW-Einheiten/h pro Richtung den Gotthardtunnel befahren (aktuelles Verkehrsmengenregime auf der Basis „Tropfenzählersystem«). Sicherstellen, dass geeignete Massnahmen zur Sicherung dieser Kapazitätsgrenzen eingesetzt werden (bestehendes Dosiersystem LKW, Dosiersystem PW, Prüfung von Reservationssystemen).
- Rechtliche Verankerung der Kapazitätsgrenzen und Massnahmen: Sicherstellen, dass sowohl in den Ausführungsbestimmungen als auch in den bilateralen Abkommen mit der EU die Benutzung auf eine Fahrspur pro Richtung beschränkt wird.

4.2 Bahn-Anbindung an die Nord-Süd Achse

Anbindung Kanton Uri an die Neat

Der Kanton Uri hat im kantonalen Richtplan den Entwicklungsschwerpunkt 'Urner Talboden' mit dem Kantonsbahnhof Altdorf festgelegt. Zu diesem Zweck wird der Bahnhof so ausgebaut, dass Fernverkehrszüge halten können. Dazu hat der Kanton mit Bund und SBB verschiedene Abkommen getroffen.

- Vereinbarung 19.12.2012 zwischen BAV, Kt. Uri und SBB zur Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen im Bahnhof Altdorf (Perronverlängerung auf 420 m).
- Diverse Stellungnahmen und Briefwechsel zwischen Kt. Uri, BAV und SBB haben zum 'Memorandum of Understanding' zwischen BAV, Kt. Uri und SBB vom 22.4.2016 geführt. Darin wird folgendes festgehalten (s. folgende Tabelle):
 - Anbindung an Züge durch den Gotthard Basistunnel:
Flüelen (2016-2021): Je drei Züge pro Richtung, bis Inbetriebnahme Altdorf (Dez. 2021)
Altdorf (ab 2021): IC zweistündlich Basel-Lugano; erster IC am Morgen TI-ZH; IR zweistündlich
 - Anbindung an Gotthard-Bergstrecke: 14 Zugpaare mit Wochenend-Verdichtung¹
 - Bahnhof Göschenen: Die Knotenfunktion ist anerkannt, Ausbauten für barrierefreie Verbindung nach Andermatt mit MGB sollen umgesetzt werden.

¹ Im Vorfeld zu diesem Memorandum hat der Kanton Uri zu den Vorschlägen des Bundes Stellung genommen und klar betont, dass er mit einem reduzierten Angebotskonzept (reduzierte Anzahl Verbindungen, keine durchgehenden Züge, kein Ausbau von Göschenen) nicht einverstanden ist (Stellungnahme vom 22.9.2015 zuhanden BAV).

Die folgende Tabelle fasst die Abmachungen für Flüelen, Altdorf und Erstfeld zusammen.

Tabelle 2: Anbindung von Flüelen, Altdorf und Erstfeld

Fahrplanjahr	Flüelen	Altdorf	Erstfeld
2016	S2 IR + 1 IC Halt	S2	S2 IR
2017-2020 ab Inbetriebnahme Gotthard Basistunnel	Plus 3 IC/EC Züge je Richtung		IR/IRE
2020-2021 ab Inbetriebnahme Ce- neri Basistunnel	Plus HVZ-RE		Plus HVZ-RE
Ab 2022 Ab Inbetriebnahme Kantonsbahnhof Alt- dorf	Wegfall IC/EC-Züge	Plus IR Plus HVZ-RE Plus 8 IC/EC-Züge je Richtung	

S2 = S-Bahn IR = Interregio IC/EC = Intercity/Eurocity
 RE = Regio-Express Erstfeld – Göschenen – Tessin
 HVZ-RE = Urnersprinter mit Halt in Flüelen, Altdorf und Erstfeld (Hauptverkehrszeit Regionalexpress)

Diese Vereinbarungen bilden die Basis für die weitere Umsetzung. Der Kanton Uri wird alles daransetzen, dass die Abmachungen und der Zeitplan eingehalten werden.

Die Vereinbarungen sind auch zentral für den Weiterbetrieb der Gotthard-Bergstrecke und die Anbindung von Göschenen (mit Anschluss MGB an das Urserntal). Das von der Südostbahn (SOB) am 7. Juli 2016 vorgelegte «Verkehrskonzept Gotthard» bringt Wettbewerb im Zusammenhang mit der Bedienung der Gotthard-Bergstrecke, daraus ergeben sich für Uri neue Optionen, die es konsequent zu verfolgen gilt. Der Kanton hat seine Anliegen beim BAV deponiert. Insbesondere gilt es darauf hinzuwirken, dass die Gotthard-Bergstrecke weiterhin als Teil der Fernverkehrskonzeption geführt wird.

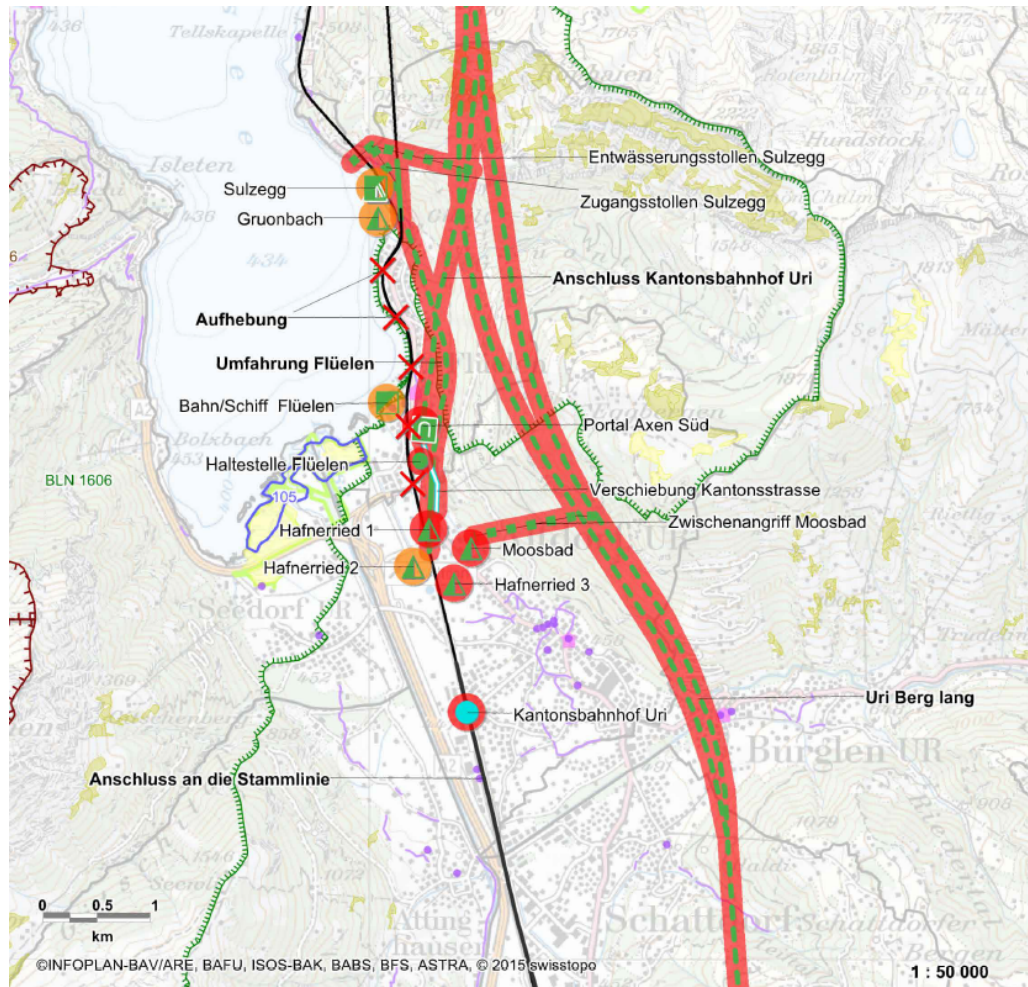
Ausbau Neat-Zufahrtsstrecken: Axentunnel und Uri Berg lang

Der Ausbau der Neat-Zufahrtsstrecken nach Norden besteht aus vier Projekten. Diese sind im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) des Bundes festgehalten:

- Vorhaben Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel können die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden. Dabei ist zu beachten, dass das bestehende Gleis entlang des Sees voraussichtlich nach 2030 nicht nochmals unter Betrieb saniert werden kann.
- Umfahrung Flüelen: Flüelen soll doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie soll aufgehoben werden. Für den Anschluss von Flüelen ist eine neue Haltestelle an der neuen Strecke im Raum Reider vorgesehen.

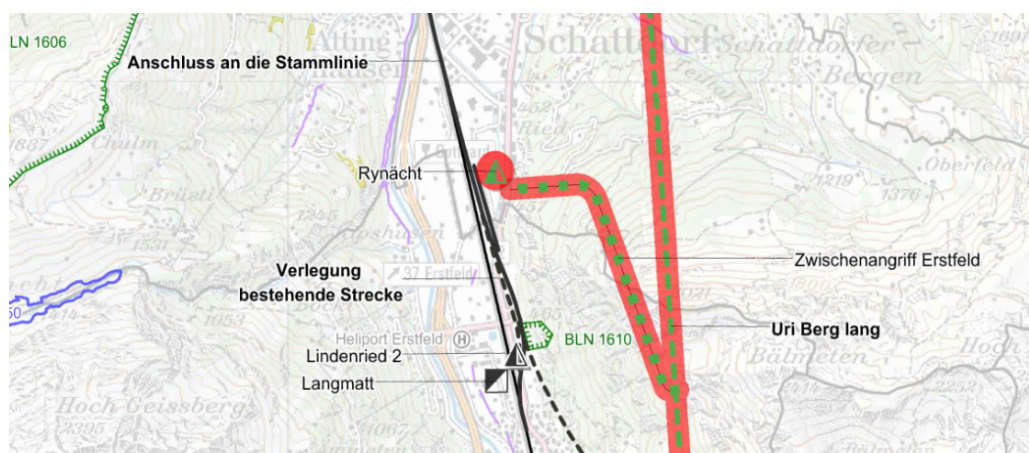
- Uri Berg lang: Ab dem Axentunnel ist eine unterirdische Verlängerung des Gotthard-Basistunnels um rund 14 km geplant. Dadurch erhöht sich die Kapazität auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel.
- Anschluss Kantonsbahnhof Altdorf: Der nördliche Anschluss des Kantonalbahnhofs Altdorf an die Neubaustrecke erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider.

Abbildung 6: Objektblatt Axentunnel



Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (2015)

Abbildung 7: Objektblatt Berg lang



Quelle: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (2015)

Der Kanton Uri hat sich mehrfach (Stellungnahme zu Bahn 2030, Stellungnahme STEP) für eine rasche Realisierung des Axentunnels inkl. Umfahrung Flüelen eingesetzt und fordert weiterhin den Bau eines neuen Neat-Axentunnels mit integraler Realisierung der Umfahrung Flüelen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kantone Schwyz und Uri bereit waren, gestützt auf den entsprechenden Sachplan im Talkessel Schwyz und der Urner Reusebene namhafte Landflächen für das Ausbauprojekt zu reservieren. Bei einem Verzicht auf einen Neat-Axentunnel kann diese Bereitschaft nicht mehr erwartet werden, da die Reservation ausgiebiger Landflächen auf unbestimmte Zeit sinnlos wäre. Damit würde aber auch eine mittel- bis langfristige Entflechtung von Personen- und Güterverkehr in diesem empfindlichen, engen Raum verunmöglicht werden.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass das Vorhaben «Neubaustrecke Axen» in Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur nur insofern berücksichtigt ist, als dass der Bundesrat der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschritt 2030 vorlegen wird, der neben anderen Elementen «eine Studie für die Neubaustrecke Axen» beinhaltet wird. «Uri Berg lang» ist im Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 nicht erwähnt.

4.3 Überregionale Strassenprojekte

2. Gotthardstrassentunnel (2. Röhre)

Anlässlich der nationalen Abstimmung vom 28. Februar 2016 haben die Stimmbürgerinnen der Schweiz und auch des Kantons Uri der 2. Röhre am Gotthard zugestimmt. Das Resultat bringt den Meinungsumschwung in der Schweiz und im Kanton Uri zu dieser Frage zum Ausdruck.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant und realisiert die 2. Röhre. Anschliessend wird die bestehende Röhre saniert. Nach der Sanierung wird der Verkehr in beiden Röhren einspurig und richtungsgetrennt geführt. Damit sinkt die Unfallgefahr. Ein Zwei-Röhren-System bietet im Brandfall ausserdem grössere Rettungs- und Überlebenschancen. Mit einer zweiten Röhre können auch künftigen Sanierungen besser bewältigt werden und die Verfügbarkeit der strassenseitigen Nord-Süd-Verbindung wird verbessert.

Die Kapazität des Tunnels wird nicht erhöht. Das garantieren der Alpenschutzartikel in der Verfassung und eine im Gesetz neu eingebaute Schranke: Auch nach der Sanierung des Gotthardtunnels darf demnach stets nur eine Fahrspur pro Richtung offen sein. Zudem wird das seit 2001 praktizierte Dosiersystem für Lastwagen im Gesetz verankert.

Seelisbergtunnel

Der Seelisbergtunnel ist vom ASTRA mit baulichen Massnahmen soweit instandgestellt worden, dass für sicher 20 – 30 Jahre keine zusätzlichen baulichen Massnahmen notwendig werden. Zur Zeit werden die Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen auf den neusten Stand gebracht. Der Tunnel dürfte somit, abgesehen von Unterhalts- und kleineren Massnahmen für eine längere Zeit ohne Behinderungen befahren werden können.

Neue Axenstrasse

Die neue Axenstrasse zwischen Ingenbohl und Gumpisch ist eine Netzfertigstellung des Bundes gemäss dem ursprünglichen Netzbeschluss (1960). Die Arbeiten umfassen primär die beiden Tunnel (Morschacher und Sisikoner Tunnel). Das Vorhaben soll die Sicherheit (v.a. auch vor Naturgefahren) erhöhen, die Verkehre (v.a. lokale Erschliessung / Tourismus; Veloverkehr) entflechten und das Siedlungsgebiet (Sisikon) entlasten.

Abbildung 8: Strassenprojekt Axenstrasse



2009 hat der Bundesrat das von den beiden Kantonen Uri und Schwyz vorgelegte Generelle Projekt genehmigt und der beantragten Aufklassierung von der dritten in die zweite Klasse Nationalstrasse zugestimmt. 2014 wurde das Ausführungsprojekt aufgelegt und das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Dabei wurde das Generelle Projekt bestätigt. Die Baukosten betragen insgesamt 980 Mio. CHF. Für einen Gebietsanteil von 28% bezahlt der Kanton Uri 3% (8 Mio. CHF). Die restlichen Kosten werden vom Bund und vom Kanton Schwyz übernommen.

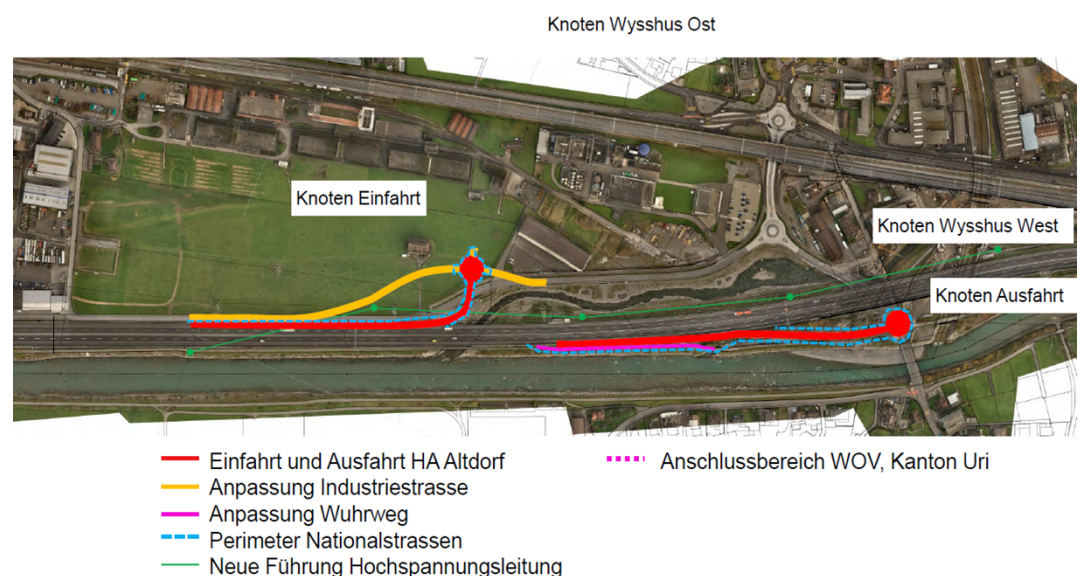
Im Kanton Schwyz hat sich bezüglich Nutzen und Kantonsanteil Widerstand geregt. Am 5.6.2016 ist die Initiative 'Axen vors Volk' vom Schwyzer Souverän abgelehnt worden. Damit ist der Weg frei für die weitere Realisierung. Der Baubeginn ist – Verzögerungen aufgrund von Rechtsmitteln vorbehalten - auf 2018, die Inbetriebnahme für 2025 geplant.

Der Kanton Uri hat sich immer für die Realisierung der neuen Axenstrasse ausgesprochen und ist an einer raschen Realisierung interessiert.

Halbanschluss A2 Altdorf Süd

Der Halbanschluss ist eine zentrale Voraussetzung für die Realisierung des regionalen Verkehrskonzepts im Urner Talboden. Zusammen mit der West Ost Verbindung ermöglicht er die Entlastung von Altdorf vom Transitverkehr und die Erschliessung der Entwicklungsgebiete im Urner Talboden (Werkmatt/RUAG).

Abbildung 9: Strassenprojekt Halbanschluss Altdorf



Quelle: ASTRA 2016

Die Planung des ASTRA sieht vor, das Generelle Projekt 2017 vom Bundesrat genehmigen zu lassen und anschliessend das Projekt öffentlich aufzulegen. Die Realisierung ist 2019-2020 vorgesehen.

Für den Kanton Uri hat dieses Projekt eine hohe Priorität, um die koordinierte Verkehrsentwicklung im Urner Talboden zu realisieren. Deshalb ist das Projekt auch ein wichtiger übergeordneter Bestandteil des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal.

4.4 Koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Unteres Reusstal

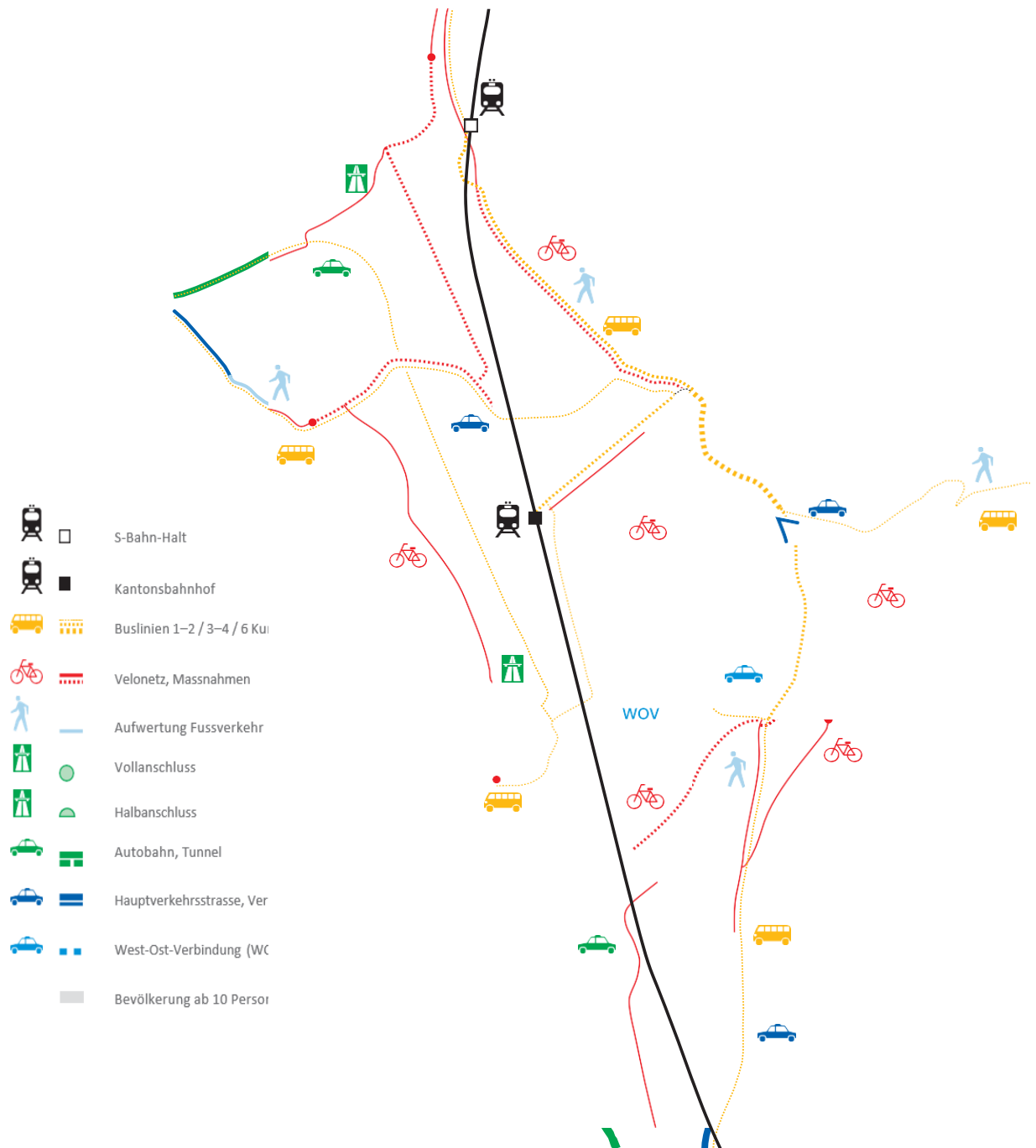
Stossrichtung des Kantons und Schlüsselprojekte

Die Entwicklung des Urner Talbodens rund um die Gemeinden Flüelen, Altdorf, Bürglen, Schattdorf, Attinghausen, Silenen, Erstfeld und Seedorf ist nur mit einem umfassenden und integrierten Ansatz realisierbar, der die Voraussetzungen für eine dynamische Entwicklung schafft. Dazu müssen Raumplanung (Richtplanung, Nutzungsplanung, Quartierplanung), Bodenpolitik (Anreize für Investoren) und Verkehrsplanung (Strasse, Schiene/ÖV und Velo-/Fussgängerverkehr) aufeinander abgestimmt werden. Abbildung 10 zeigt die Verkehrskonzeption. Insbesondere folgende Projekte sind zentral:

- Übergeordnete Projekte: Realisierung Kantonalbahnhof Altdorf und Anbindung an die Neat, Halbanschluss A2 Altdorf Süd,
- Öffentlicher Verkehr: Realisierung der multimodalen Drehscheiben mit Busterminal beim Kantonsbahnhof Altdorf (Ost und West), Erstfeld und Amsteg; Realisierung des neuen Buskonzepts mit Ausrichtung auf den Bahnhof Altdorf; schnelle Verbindungen in die Täler und Taktverdichtungen, Umbau zu hindernisfreien ÖV-Haltestellen,
- Strasse: Realisierung der West-Ost Verbindung (WOV) und diverse Entlastungsmassnahmen (FLAMA) auf der bestehenden Kantonsstrasse durch Altdorf und Schattdorf,
- Fuss- und Veloverkehr: Fuss-Veloweg Seedorf-Altdorf, Schliessen von Netzlücken, Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen.

Diese Projekte sind auch abgestimmt auf die kommunalen Verkehrsrichtpläne und Siedungsleitbilder (Altdorf, Flüelen, Erstfeld, Schattdorf).

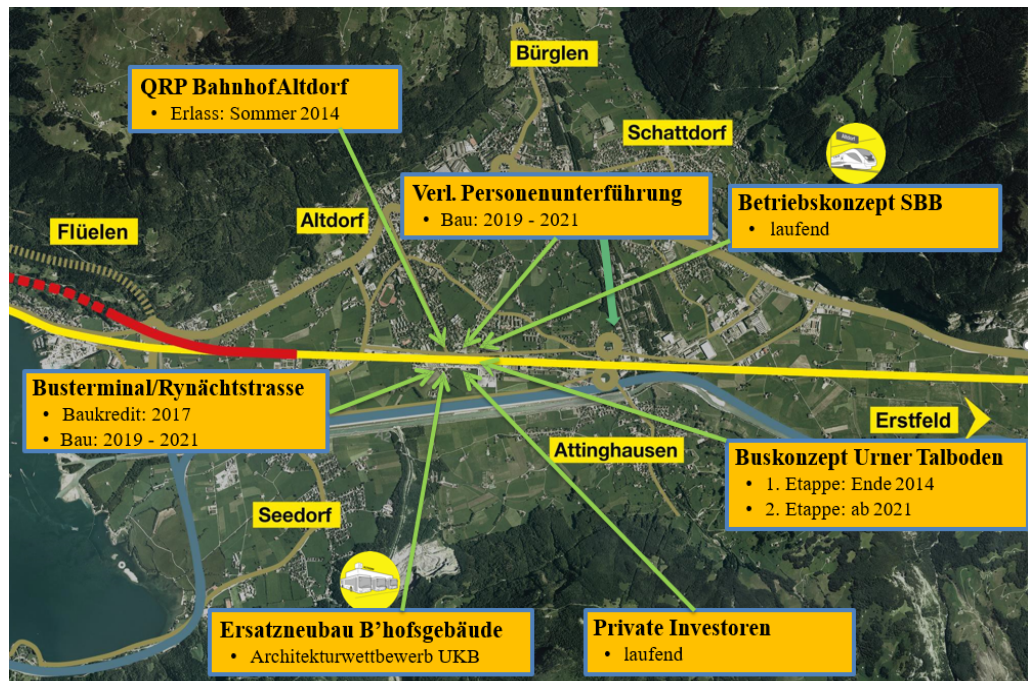
Abbildung 10: Verkehrskonzept Unteres Reusstal



Quelle: Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (2012), Linienführung WOV aktualisiert

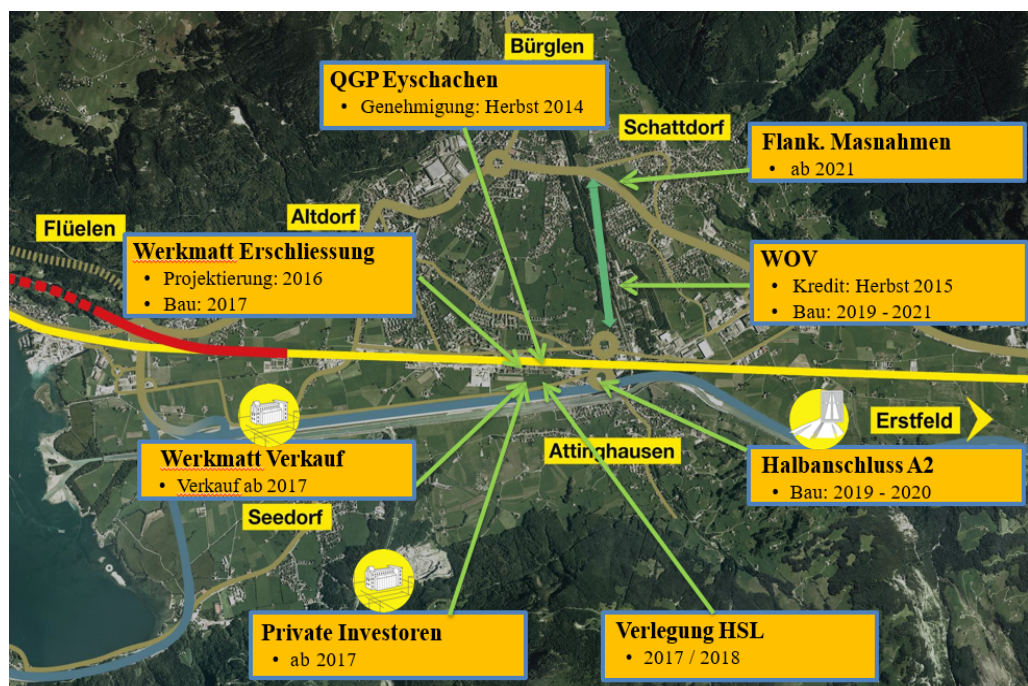
Abbildung 11 und Abbildung 12 zeigen die Schlüsselprojekte im Urner Talboden

Abbildung 11: Schlüsselprojekte Urner Talboden: Bahnhof Altdorf



Quelle: VD Kt. Uri 2014, Zeitpunkte aktualisiert

Abbildung 12: Schlüsselprojekte Urner Talboden: Regionale Massnahmen Verkehr



Quelle: VD Kt. Uri 2014, Zeitpunkte aktualisiert

Umsetzung

Mit dem Ja der Urner Bevölkerung zur WOV am 18.10.2015 und der Koordination der übergeordneten Projekte sind wichtige Eckpunkte für die weitere Entwicklung festgelegt. Das Agglomerationsprogramm URT zeigt die Verkehrsstrategie auch zuhanden des Bundes auf und beantragt eine Kofinanzierung der kantonalen Projekte. Insgesamt sollen 11 Massnahmen mit A-Priorität (Investitionssumme 57.2 Mio. CHF) und 3 Massnahmen wurden mit B-Priorität (14.2 Mio. CHF) eingereicht. Die entsprechenden Mittel sind in der Finanzplanung eingestellt und müssen in der Langfristplanung zwingend berücksichtigt werden.

Die Realisierung der Schlüsselprojekte soll in den nächsten 5 Jahren oberste Priorität erhalten. Dies stellt hohe Anforderungen an die Koordination.

4.5 Erschliessung Urserntal

Stossrichtung des Kantons und Schlüsselprojekte

Eine hochwertige Erschliessung des Urserntals hat insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des Tourismus Resorts in Andermatt (TRA) eine grosse Bedeutung. Deshalb hat der Kanton schon 2008 ein regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern ausgearbeitet, das ein integrales Massnahmenbündel für die überregionale Erschliessung, die lokale Verkehrsführung und das lokale Verkehrsmanagement vorschlägt. Schlüsselprojekte sind dabei Ausbauten der Bahnhöfe Andermatt und Göschenen, die Verlängerung der Ausfahrtstreifen auf der A2 beim Anschluss Göschenen, das Sanierungsprojekt Schöllenen inkl. Massnahmen für den Veloverkehr, der Umbau des Anschlusses Andermatt A2 als Kreisel und die Erstellung eines Parkraums mit 500 Parkplätzen in Göschenen. Ziel ist ein Modalsplit 80/20 bei den Skiinfrastrukturanlagen.

Umsetzung

Die Umsetzung untersteht einem integralen Controlling. Der 2. Standbericht per Ende 2014 hält fest, dass ein Grossteil der Massnahmen auf Kurs ist und insbesondere die Verbesserung der Zufahrten (A2, Schöllenen) mehrheitlich umgesetzt ist. Bahnseitig beginnt der Ausbau des Bahnhofs Andermatt 2017. Die Realisierung des Ausbaus des Bahnhofs Göschenen mit barrierefreien Umsteigen nach Andermatt ist im Rahmen des 'Memorandum of Understanding' zwischen BAV, Kt. Uri und SBB vom 22.4.2016 erneut festgehalten (s. Kapitel 4.2).

Literatur

- Amt für Raumentwicklung Kanton Uri 2014:** Kantonaler Richtplan. Justizdirektion, Kanton Uri http://www.ur.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/?dienst_id=3687
- Amt für Strassen Kanton Uri 2009:** Strategie Strasse. Baudirektion, Kanton Uri.
- Baudepartment Kanton Schwyz 2016:** Projekt «A4- Neue Axenstrasse».
<http://www.axen.ch>
- Baudepartment Kanton Schwyz 2016:** Initiative «Axen vors Volk – Für Sicherheit ohne Luxustunnel». Kommission Bauten, Strassen und Anlagen vom 26. Februar 2016.
- Baudirektion Kanton Uri 2015:** West-Ost-Verbindung: Ein Generationenwerk für ein starkes Uri. Präsentation Bevölkerungsinfo Unterschächen vom 24. August 2015. Bau- und Sicherheitsdirektion Kanton Uri. Altdorf.
- Baudirektion Kanton Uri 2014:** Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT). Standbericht.
http://www.ur.ch/dl.php/de/5357c6b5e4ea7/Standbericht_ESP_UT_11._Marz_2014.pdf
- Baudirektion Kanton Uri 2014:** Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern, Monitoring der Umsetzung, 2. Standbericht 2014.
- Baudirektion Kanton Uri 2012:** Information zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK). http://www.altdorf.ch/dl.php/de/52fe240e787e0/Information_rGVK.pdf
- Baudirektion Kanton Uri 2008:** Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern, Synthesenbericht 2008.
- Bundesamt für Verkehr, Kanton Uri, Schweizerische Bundesbahnen SBB AG 2016:** Memorandum of Understanding zum Gotthard-Personenverkehrsangebot ab der Eröffnung des Basistunnels.
- Bundesamt für Verkehr, Kanton Uri, Schweizerische Bundesbahnen SBB AG 2012:** Vereinbarung über die Entwicklung des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof Uri.
- Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK 2015:** Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Bern
<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/raeumliche-abstimmung/sis.html>
- Gemeinde Altdorf 2010:** Verkehrsrichtplan Gemeinde Altdorf. http://www.altdorf.ch/dl.php/de/0dbpe-n36yuq/Verkehrsrichtplan_Bericht_Erlass_22_11_2010.pdf
- Gemeinde Flüelen 2014:** Siedlungsleitbild Flüelen. http://www.flueelen.ch/fileadmin/dateien/gemeinde/dokumente/Siedlungsleitbild_Original.pdf.
- Raumplanung Kanton Uri 2016:** Agglomerationsprogramm 'Unteres Reusstal'. Justizdirektion Kanton Uri.
http://www.ur.ch/de/verwaltung/dienstleistungen/?dienst_id=4474

Regierungsrat Kanton Uri 2010: Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal. Synthesebericht. Altdorf.

VD 2014, U. Camenzind: Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT). Orientierung «Meilenstein». Präsentation vom 23. April 2014. Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri.

VD 2014, U. Camenzind: Zukunft des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri. Präsentation Frühjahrstagung Urner Gemeindeverband vom 25. April 2014. Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri.

S-CE Consulting 2008: Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern, Synthesebericht

S-CE Consulting 2015: Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern, Monitoring der Umsetzung, 2. Standbericht per Ende 2014

SNZ Ingenieure und Planer AG 2011: Evaluation alternativer Standorte für Freiverlad Bahnhof Altdorf. Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden. Studie im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri.