

5 Mobilität



5.1 Koordinierte Verkehrspolitik

I. Richtungsweisende Festlegung

5.1 Mit einer koordinierten Verkehrspolitik des Kantons werden die Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung unterstützt und eine optimale Entwicklung der Siedlungsgebiete sichergestellt.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Verkehr bildet eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliche Aktivitäten. Gleichzeitig beeinträchtigt er aber die Lebens- und Umweltqualität.

Dem Kanton Uri kommt – zusammen mit dem Kanton Tessin – verkehrspolitisch eine nationale und internationale Schlüsselrolle im alpenquerenden Gütertransitverkehr zu. Dieser soll gemäss Bund, Kantonen und Stimmvolk von der Strasse auf die Schiene verlagert werden¹. Zur Abwicklung des Verkehrs stellt der Kanton eine eigene Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Dazu kommen die übergeordneten Infrastrukturen des Bundes für Bahn und Strasse, welche für den Transitverkehr, aber auch für die Abdeckung der kantonsinternen Verkehrsbedürfnisse von grosser Bedeutung sind.

Der Regierungsrat will den Kanton Uri neben der Förderung der Wirtschaft und des Tourismus verstärkt als Wohnkanton positionieren. Mit der damit zu erwartenden Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen auch gewisse bestehende Verkehrssysteme angepasst werden. Neue Erschliessungsbedürfnisse und bereits heute spürbare Engpässe erfordern für den Langsamverkehr kurzfristig und für den Motorisierten Individualverkehr sowie für den Öffentlichen Verkehr mittelfristig neue Lösungen.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Der Regierungsrat strebt für die Lösung der kantonseigenen und den Transitverkehr betreffenden Verkehrsfragen eine aktive, mitgestaltende Rolle auf allen Ebenen an. Er setzt sich beim Bund (ASTRA) für eine entsprechende Koordination ein.

Die Anbindung des Kantons nach Aussen sowie die kantonsinternen Erschliessungen werden mit einem sachgerechten, koordinierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) in genügender Qualität sichergestellt und in einer koordinierten Verkehrspolitik zweckmässig miteinander verknüpft. Die koordinierte Verkehrspolitik richtet sich auf die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung aus und nimmt eine optimale Abstimmung mit der Siedlungs-, Wirtschafts- und Umweltentwicklung vor. Der Zugang der Bevölkerung zur Mobilität orien-

¹ Bundesgesetz vom 19. Dezember 2008 über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GWVG, (SR 740.1).

tiert sich an den effektiven Bedürfnissen und wird volkswirtschaftlich möglichst effizient gestaltet.

Lösungsansätze

- Die Lenkung des gesamten Gütertransitverkehrs und der Verkehrsentwicklung nach Verkehrsträgern im Kanton Uri wird auf das Verlagerungsziel des Bundes abgestimmt.
- Die Strategien und Massnahmen zur Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems tragen zur Erreichung der folgenden Ziele bei:
 - Die angestrebte Entwicklung für Siedlung und Wirtschaft unterstützen
 - Die verkehrliche Anbindung des Kantons nach aussen gewährleisten
 - Die Erschliessung des Kantons im Innern sicherstellen

Diese Ziele werden mit einem sachgerechten und wirtschaftlich effizienten Einsatz der Verkehrsmittel erreicht und sichergestellt. Die dafür erforderlichen Strategien und Massnahmen werden im kantonalen Verkehrsplan festgelegt.

- Die Wirkung der strategischen Papiere und der daraus abgeleiteten Massnahmen werden laufend überprüft, angepasst und auf kantonaler sowie kommunaler Stufe umgesetzt.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- *Verkehrspolitische Standortbestimmung Kanton Uri, VD 2016*
- *4.1 Siedlungsentwicklung und -begrenzung*
- *4.3 Entwicklungsschwerpunkte*
- *5.4 Öffentlicher Verkehr*
- *5.5 Räumliche Einbindung der NEAT*

5.1-1 Koordinierte Verkehrspolitik

Der Kanton sorgt im Rahmen seiner Zuständigkeit dafür, dass die Entwicklung der Verkehrsmittel (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) auf die angestrebte Entwicklung der Siedlung, Wirtschaft, Umwelt und Landschaft abgestimmt und koordiniert ist. Im Rahmen des nationalen Ziels der Verlagerung des Gütertransitverkehrs wird dem Ausbau des Schienennetzes erste Priorität eingeräumt.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	AWöV, ARE, Gemeinden, ASTRA, BAV
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	sehr wichtig

5.1-2 Kantonale Verkehrsplanung

Der Kanton erarbeitet die notwendigen Grundlagen und Strategien zur Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems. Dabei achtet er auf eine koordinierte Konzeption über alle Verkehrsmittel (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr). Mögliche gegenseitige Konflikte werden berücksichtigt und die Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsmitteln aufeinander abgestimmt.

Der kantonale Verkehrsplan legt die übergeordneten Ziele und Strategien sowie die Massnahmenswerpunkte für alle strassengebundenen Verkehrsträger über den gesamten Kanton fest.

Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte präzisieren den Verkehrsplan in den einzelnen Regionen und bezeichnen – im Unteren Reusstal in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm – Massnahmen zur Umsetzung.

Der Kanton kann für die einzelnen Verkehrsträger weitere Strategien für den Betrieb, den Unterhalt oder zur Priorisierung der Investitionen erarbeiten.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	AWöV, ARE, AfU, ASTRA, BAV, Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- StrG
- Kt. Verkehrsplan
- rGVK Urner Unterland, AfT/S-ce 2018
- rGVK Mitte, AfT/S-ce 2018
- rGVK Ursem, AfT/S-ce 2018
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, JD 2016
- Strategie Strasse, AfT 2008
- 5.3 Kantonsstrassen
- 5.4 Öffentlicher Verkehr

5.1-3 Anpassung kommunaler Verkehrsrichtpläne

Die Gemeinden überarbeiten soweit notwendig und vorhanden die kommunalen Verkehrsrichtpläne. Dabei stellen sie die Koordination und Abstimmung mit dem kantonalen Verkehrsplan sowie mit Siedlung, Umwelt und Landschaft sicher.

Federführung:	Gemeinden
Beteiligte:	AfT, ARE, weitere Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- Kt Verkehrsplan
- rGVK Urner Unterland, AfT/S-ce 2018
- rGVK Mitte, AfT/S-ce 2018
- rGVK Ursem, AfT/S-ce 2018

5.2 Nationalstrassen

I. Richtungsweisende Festlegung

5.2 Der Kanton stellt zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) sicher, dass die kantonale Anbindung durch die Nationalstrassen für den individuellen und den öffentlichen Verkehr in guter Qualität nach und von aussen dauernd gewährleistet ist. Dort wo die kantonsinternen Verbindungen nur durch Nationalstrassen erfolgen, muss der Zusammenarbeit mit dem ASTRA besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Mit Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichs (NFA) wurden die Nationalstrassen als Alleinaufgabe des Bundes festgelegt. Der Kanton Uri formuliert entsprechend seine Bedürfnisse an den Bund.

Der Kanton Uri wird ganzjährig nur über die Nationalstrassen A2 und A4 von Norden und über die A2 von Süden erschlossen (ausser durch die Bahn). Die Nationalstrasse A2 2. Klasse durchquert den Kanton längs, vom Seelisbergstrassentunnel bis zum Gotthardstrassentunnel und erfüllt damit die Funktion als Transitachse. Mangels anderer leistungsfähiger Strassen und aufgrund der engen Platzverhältnisse im Urner Reusstal bildet sie gleichzeitig das Rückgrat der kantonsinternen Erschliessung. Die Nationalstrasse A2 3. Klasse (Gotthardpassstrasse) ist die einzige Strassenverbindung ab Göschenen, welche die Gemeinden im Urserental mit dem übrigen Kantonsteil verbindet. Ebenso ist die Gemeinde Sisikon nur über die A4 (Axenstrasse) und die Gemeinde Seelisberg nur über die A2 (Seelisbergtunnel) mit dem übrigen Kantonsteil verbunden.

Die Nationalstrassen vereinigen im Raum Unteres Reusstal die Verkehrsströme aus den Räumen Stans-Luzern und Schwyz-Zug-Zürich. Dabei erfüllen sie eine Doppelfunktion: Erstens als internationale und nationale Transitachse, zweitens als einzige Hauptverkehrsstrasse für den Ziel- und Quellverkehr der kantonalen Siedlungsgebiete.

Daraus ergeben sich Konflikte zwischen den Bedürfnissen des Transitverkehrs und den nationalen, kantonalen sowie lokalen Bedürfnissen auf dem Nationalstrassennetz im Kanton. Die regelmässige Stausituation vor dem Gotthardstrassentunnel hat unmittelbar das Ausweichen des Transitverkehrs auf das Kantonsstrassennetz zur Folge. Der Mehrverkehr auf den Kantonsstrassen verursacht Sicherheitsprobleme und führt zu Beeinträchtigungen des kantonsinternen lokalen Motorisierten Individualverkehrs, des Öffentlichen Verkehrs (Bahnersatzbusse) sowie der Einsätze der Notfall- und Sicherheitsdienste. Dazu kommt die Umweltbelastung des Reusstals durch den Transitgüterverkehr.

Im unteren Reusstal (Altdorf, Bürglen und Schattdorf) besteht zudem eine verkehrliche Belastung der Siedlungsgebiete durch geographisch und verkehrstechnisch ungünstig gelegene Anschlüsse an die A2 und A4.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Der Kanton erwartet, dass die Nationalstrassen durch das Bundesamt für Strassen ASTRA durchgehend so gestaltet werden, dass sie das Verkehrsvolumen in angemessenem Ausmass und unter Berücksichtigung der Verlagerungsziele bewältigen können. Die Kapazität der Transitachse auf der Strasse darf dabei aufgrund der Bestimmungen des Alpenschutzes in der Verfassung

nicht erweitert werden. Zudem wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene gemäss den getroffenen Entscheiden angestrebt.

Durch Priorisierung des Ziel- und Quellverkehrs von und nach Uri ist die Erschliessung des Kantons auch bei Einschränkungen durch Bauarbeiten oder bei hohem Verkehrsaufkommen in genügender Qualität zu gewährleisten. Bei starkem Verkehrsaufkommen auf der A2 und bei Stau vor dem Gotthardstrassentunnel ist das Ausweichen des Transitverkehrs auf die Kantonsstrasse und deren Überlastung sowie die Belastung der Dörfer zu verhindern. Der kantonsinterne Verkehr und die Erschliessung des Kantons nach Aussen dürfen nicht einseitig zu Gunsten des Transitverkehrs eingeschränkt werden.

Die Anschlüsse an die Nationalstrassen müssen so gestaltet sein, dass die vorhandenen und geplanten Siedlungsgebiete optimal erschlossen und vom Durchgangsverkehr entlastet sind.

Der Kanton fordert, dass die Verkehrsmanagementpläne des Bundesamtes für Strassen ASTRA so definiert werden, dass der Verkehr auf der Kantonsstrasse die kantonalen Bedürfnisse nicht übermässig einschränkt.

Lösungsansätze

Der Kanton setzt sich beim Bundesamt für Strassen ASTRA für die Erreichung folgender Ziele ein:

- Der Anschluss Altdorf Süd wird zusammen mit der WOV erstellt, damit das regionale Gesamtverkehrskonzept integral realisiert werden kann.
- Infolge Verkehrsüberlastung der bestehenden Kreiselanlage in Flüelen und des Konflikts mit der geplanten Linienführung der NEAT (Reider ebenerdig schnell RES) wird der Anschluss A4 (Flüeler Kreisel) zum Werkhof verlegt. Für die Kantonsstrasse und die Verbindung zwischen Flüelen und Altdorf wird eine neue Linienführung gesucht und eine Verbindung der Ortsteile Flüelens beidseitig der SBB-Geleise vorgesehen.
- Für die A4 im Abschnitt Axen werden in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA neben dem Ausführungsprojekt für die neue Axenstrasse mit Morschacher- und Sisikonertunnel flankierende Massnahmen auf der heutigen Axenstrasse erarbeitet.
- Bei starkem Verkehrsaufkommen auf der A2 und bei Stau vor dem Gotthardstrassentunnel wird das Ausweichen des Transitverkehrs auf die Kantonsstrasse und deren Überlastung sowie die Belastung der Dörfer mit geeignetem Verkehrsmanagement verhindert.

III. Abstimmungsanweisungen

5.2-1 Neuer Anschluss A2 Altdorf Süd

Der Kanton koordiniert mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA die gleichzeitige Erstellung eines neuen Autobahnhalbanschluss A2 Altdorf Süd mit dem Realisierungszeitpunkt der West-Ost-Strassenverbindung vom Kreisel Wysshus entlang des Schächens bis zur Gotthardstrasse.

Federführung: AfT
Beteiligte: ASTRA
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: wichtig

Querverweise

— Richtplankarte

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

5.2-3 A4 neue Axenstrasse, flankierende Massnahmen

Der Kanton Uri erarbeitet mit dem Kanton Schwyz (Federführung) in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA das Ausführungsprojekt für die A4 neue Axenstrasse, den Morschacher Tunnel, den Sisikoner Tunnel und die flankierenden Massnahmen in Sisikon und erstellt die Bauten im Auftrag des Bundes.

Federführung: AfT
Beteiligte: ARE, AfU, ALA, Korporation Uri, ASTRA, BAV, Kanton Schwyz, Gemeinden Sisikon, Flüelen
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: sehr wichtig

Querverweise

- BLN-Objekt Nr. 1606 Vierwaldstättersee
- IVS

5.2-4 Verkehrsmanagementpläne

Der Kanton prüft Verkehrsmanagementmassnahmen für die Kantonsstrasse vom A2-Anschluss Flüelen bis zum A2-Anschluss Göschenen. Zur Gewährleistung der Funktion der kantonsinternen Verkehrsverbindungen setzt sich der Kanton dafür ein, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA die kantonalen Massnahmen bei der Umsetzung der schweizerischen Verkehrsmanagementpläne (VMP CH) berücksichtigt.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	AfBN, ASTRA, KAPO
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	sehr wichtig

5.3 Kantonsstrassen

I. Richtungsweisende Festlegung

5.3 Der Kanton trifft die notwendigen Massnahmen zur Gewährleistung eines funktionierenden, den jeweiligen Aufgaben angepassten und den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Strassennetzes.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Kanton betreibt heute ein Strassennetz, das den Nationalstrassen nachgeordnet die Gemeinden miteinander verbindet. Die Gemeinden im Urserntal sowie Seelisberg und Sisikon sind nur durch Nationalstrassen mit den übrigen Gemeinden verbunden.

Die Hauptachse des Strassennetzes bildet die ehemalige Schweizerische Haupt- und Durchgangsstrasse H2, die Gotthardstrasse von Sisikon (Grenze zum Kanton Schwyz) bis zum Gotthardpass (Grenze zum Kanton Tessin). Sie ist seit je das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Durch den Verkehr im Raum Altdorf, Schattdorf und Bürglen – und insbesondere durch die Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen – ist die Belastung der Achse ständig gewachsen. Ausserdem führt sie mitten durch die Siedlungsgebiete.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Das Strassennetz des Kantons ist gemäss den Grundsätzen des Strassengesetzes, des kantonalen Verkehrsplans sowie der Strategie Strasse zu betreiben, zu unterhalten und bei Bedarf auszubauen.

Die Siedlungszentren im Unteren Reusstal sind aus folgenden Gründen vom Verkehr zu entlasten:

- Die Schadstoff- und Lärmemissionen werden reduziert und damit die Lebensqualität gesteigert.
- Die weitere Entwicklung der Zentren wird ermöglicht.
- Die Qualität des Öffentlichen Verkehrs auf der Strasse wird verbessert und für den Langsamverkehr werden attraktive Rahmenbedingungen erhalten und geschaffen.

Das Strassennetz im Talboden wird gesamthaft auf den Halbanschluss Altdorf Süd und die West-Ost-Verbindung (WOV) ausgerichtet, entlastet die Siedlungszentren vom Durchgangsverkehr und ermöglicht eine optimale Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete.

Die verkehrsplanerischen Instrumente (Verkehrsplan, regionale Gesamtverkehrskonzepte, Strategien), die weitere Siedlungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Kantons werden aufeinander abgestimmt, damit unter Berücksichtigung der weiteren Interessen optimale Lösungen realisiert werden können. Dazu gehören die Erschliessung der Seitentäler, der Unterhalt der Passstrassen und die Förderung neuer Entwicklungsschwerpunkte.

Lösungsansätze

Der Kanton hat das Kantonsstrassennetz in den rGVKs überprüft. Dabei wurde die West-Ost-Verbindung (WOV) als neues Netzelement zwischen dem Kreisel Wysshus Ost und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächenbrücke festgelegt, um die Siedlungsgebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf möglichst zu entlasten. Die Interessenabwägung zwischen Walderhaltung, Naherholungsgebiet und der Notwendigkeit der neuen Strassenverbindung ist nach einem intensiven Prozess mit allen Beteiligten durch den Regierungsrat vorgenommen worden. Damit die Entlastungswirkung für die Gemeindezentren längerfristig erhalten bleibt, werden für die Gemeinden Altdorf und Schattdorf flankierende Massnahmen ausgearbeitet und umgesetzt.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- WEP Uri, AFJ 2006
- Nutzungskonzept Schächenwald, AFJ 2009
- Entwicklungsplanung Schächenwald, ARE 2017
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, JD 2016
- 4.3-4 ESP Schattdorf/Bürglen
- 5.2 Nationalstrassen
- 5.3-2 Flankierende Massnahmen WOV
- Richtplankarte

Querverweise

- rGVK Uner Unterland, AfT/S-ce 2018
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, JD 2016
- 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd

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 sowie der Entwicklungsplanung Schächenwald eine neue Strassenverbindung zwischen dem Halbanschluss A2 (Altdorf Süd – Unterführung Wysshus – Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Raum Schächenbrücke). Der Anschluss an die Klausenstrasse erfolgt über die Gotthardstrasse und den Kreisel Kollegi.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	ARE, AfU, ALA, AFJ, Korporation Uri, Gemeinden Altdorf, Bürglen, Schattdorf
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	sehr wichtig

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 werden auf den Realisierungszeitpunkt der neuen West-Ost-Verbindungsstrasse abgestimmt. Sie berücksichtigen dabei insbesondere die Anforderungen des Öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	ARE, AfU, AfL, AWöV, Korporation Uri, Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	sehr wichtig

5.3-3 Anpassungen Verkehrsanlagen Unteres Reusstal

Das bestehende Strassennetz im Unteren Reusstal wird gemäss den Anforderungen des Verkehrsplans und der Strategie Strasse angepasst. Diese Arbeiten werden in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden mit den Anforderungen der Entwicklungsschwerpunkte und der Realisierung der NEAT abgestimmt und mit dem ASTRA koordiniert.

Federführung:	AfT
Beteiligte:	ARE, AfU, ALA, AWöV, ASTRA, Korporation Uri, Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	Daueraufgabe

Querverweise

- *Kt. Verkehrsplan*
- *rGVK Urner Unterland, AfT/S-ce 2018*
- *Strategie Strasse, AfT*
- *4.3 Entwicklungsschwerpunkte*
- *5.5 Räumliche Einbindung der NEAT*

5.4 Öffentlicher Verkehr

I. Richtungsweisende Festlegung

5.4 Durch eine effiziente Anbindung ans regionale und nationale Bahnnetz wird die Erreichbarkeit des Kantons Uri verbessert. Gleichzeitig werden wirksame kantonsinterne Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in die Seitentäler, zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal, im Urserntal und im gesamten Gotthardraum gesichert.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Kanton Uri ist über die Bahnknoten Flüelen, Erstfeld und Göschenen an das nationale Bahnnetz (Interregio-Züge) angebunden. Der Leistungsumfang wird dabei von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB definiert. In Ergänzung dazu werden mit stündlichen S-Bahnleistungen die Stationen von Sisikon bis Erstfeld erschlossen. Zwischen Erstfeld und Göschenen verkehren nebst den IR-Leistungen stündliche Bahnersatzkurse (Regionalverkehr) auf der Kantonsstrasse. Der Kanton Uri und die Gemeinden bestellen und finanzieren diese Regionalleistungen. Für die IR-Stationen Flüelen und Erstfeld ergeben sich tagsüber zwei Abfahrten je Stunde und Richtung, Sisikon und Altdorf als Kantonshauptort werden einmal pro Stunde bedient. Der Feinverteiler in der Fläche und für sämtliche Täler erfolgt über die Bahn-Busknoten in Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen mit Bussen der Auto AG Uri und der Post-AutoSchweiz AG.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Zusätzlich zur Sicherung des heutigen Bahnangebots und der touristisch attraktiven Verknüpfung zur Vierwaldstättersee-Schiffahrt sollen in Zusammenarbeit mit den SBB die S-Bahn-, IC- und IR-Leistungen marktorientiert und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut und die kantonsinternen Verbindungen (z.B. ins Urserntal) gestärkt werden. Die Entwicklungsschwerpunkte in Altdorf (ESP UT), Schattdorf (Arbeitsplatzgebiet), Erstfeld (Interventionszentrum) und im Urserntal (Tourismusresort Andermatt) sind zwingend auf gute Bahnverbindungen angewiesen. Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr sind weiter auszubauen und nach Möglichkeit sind auch die Beförderungsgeschwindigkeiten, insbesondere auf den regionalen Buslinien, zu erhöhen. Trotz der Verkehrszunahme auf der Zubringerstrecke Axen ist eine Verdrängung des Regionalverkehrs der Bahn durch den Güter- und Personenfernverkehr zu vermeiden, insbesondere auch vor dem Hintergrund möglicher Kapazitätsengpässe auf Linien die den Kanton Uri bedienen (Raum – Zürich – Zug – Arth-Goldau).

Lösungsansätze

Der Kanton Uri setzt sich im Rahmen seiner Kompetenzen für effiziente Anbindungen ans regionale und nationale Bahnnetz, insbesondere die Sicherung und Verbesserung der heutigen Bahnangebote mit schnellen und direkten Verbindungen nach Norden (Luzern, Zug, Zürich) und Süden ein.

Das regionale Busnetz im Talboden wird gesamthaft auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet und ermöglicht eine optimale Erschliessung der Zentrums-, Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- 5.5 Räumliche Einbindung der NEAT

Querverweise

- 3.1 Raumstruktur
- 4.3 Entwicklungsschwerpunkte
- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- 5.5 Räumliche Einbindung der NEAT
- 8.3 Skiinfrastrukturanlagen Ursematal / Oberalp
- Richtplankarte

5.4-1 Sicherung der Leistungsangebote des Fernverkehrs nach Norden und Süden

Der Kanton setzt sich für die Verbesserung und den Ausbau der Bahnangebote nach Norden (Luzern, Zug, Zürich) und die dauerhafte Aufrechterhaltung der Leistungsangebote nach Süden (Locarno, Lugano, Mailand) ein. Diese werden zusammen mit den SBB und der SOB (ab 2020) weiter entwickelt. Der Kanton berücksichtigt dabei das vom Bund beschlossene Netznutzungskonzept. Der Kanton strebt dabei folgende Positionen an: halbstündliche und soweit möglich direkte Verbindungen nach Norden sowie Anschlüsse an die Leistungsangebote via neuem Basistunnel.

Federführung:	AWöV
Beteiligte:	SBB, SOB, BAV, Kantone SZ, ZG und TI
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	Daueraufgabe

5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Anbindung ans regionale und nationale Bahn- und Busnetz gewährleistet bleibt.

- Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird der Kantonsbahnhof Altdorf im Sinne der Konzentration auf einen Hauptknoten zum wichtigsten Bahnhof im Unteren Reusstal ausgebaut.
- Der Bahnhof Flüelen als Umsteigeknoten Bahn-Bus-Schiff bleibt weiterhin gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.
- Der Bahnhof Erstfeld nimmt weiterhin eine wichtige Funktion als Bahn-Bus-Übergang zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal ein. Sämtliche S-Bahnleistungen starten und enden grundsätzlich in Erstfeld. Ergänzend dazu wird die durchgehende Bedienung der Gotthardbergstrecke mit IR-Leistungen sichergestellt. Für den Gotthard-Basistunnel bestehen in Erstfeld ein Erhaltungs- und Interventionszentrum und ein Depotstandort des Lösch- und Rettungszuges.
- Göschenen behält als Übergangsknoten von SBB/SOB (Normalspur) und MGB (Schmalspur), AAGU und Postauto eine wichtige Knotenfunktion und wird qualitativ aufgewertet. Einerseits werden die Transportketten kundenorientiert im Hinblick auf die aktuelle und zukünftige Entwicklung in Andermatt ausgebaut, andererseits wird die Qualität der Umsteigebeziehungen verbessert.
- Mit der Inbetriebnahme des Tourismusresort Andermatt wird der Bahnhof Andermatt zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Verbindungsglied zwischen dem alten und neuen Dorfteil von Andermatt. Sämtliche Verkehrsarten einschliesslich der Sportbahnen werden kundenorientiert aufeinander ausgerichtet.

Federführung:	AWöV
Beteiligte:	SBB, SOB, MGB, AAGU, PostAuto Schweiz AG, BAV, ARE, Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

5.4-3 IR und IC-Halte in Altdorf

Der Kanton setzt sich dafür ein dass, neben den bestehenden IR-Halten in Flüelen, Erstfeld und Göschenen mit der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs in Altdorf zusätzliche integrale Halte von IR und IC-Zügen in die Angebotsplanungen aufgenommen und umgesetzt werden. Dazu werden rechtzeitig die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen eingeleitet und die Finanzierungen gesichert.

Federführung:	AWöV
Beteiligte:	SBB (Infrastruktur und Personenverkehr), BAV, ARE, Gemeinde Altdorf
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- 3.1-6 Hauptzentrum
- 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Uner Talboden

5.4-4 Reorganisation Busnetz

Busnetz und Busfahrplan müssen auf die Verfeinerung und Konkretisierung der Fahrplankonzepte der Bahn, insbesondere auf die neuen IC- und IR-Halte im Kantonsbahnhof Altdorf sowie auf das künftige Strassennetz abgestimmt werden. Im kantonalen Verkehrsplan und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Uner Unterland wird die Koordination des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs sichergestellt.

Federführung:	AWöV
Beteiligte:	AfT, SBB, BAV, AAGU, PostAuto Schweiz AG, Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- kt. Verkehrsplan
- rGVK Uner Unterland, AfT/S-ce 2018
- 3.1-2 Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal
- 3.1-6 Hauptzentrum
- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- Richtplankarte

5.4-5 Aufrechterhaltung Angebot Gotthard-Bergstrecke

Der Betrieb der Gotthard-Bergstrecke ist aus Sicht des Kantons als vitales, nicht verhandelbares Bedürfnis aus folgenden Gründen zu sichern:

- Funktion als kantonsinterne Verbindung zwischen dem Unteren Reusstal, dem zentralen Alpenraum (Urserntal) und der Gotthardregion
- Schienenerschliessung des zentralen Alpenraums mit verbesserten Knotenfunktionen Göschenen und Andermatt
- Direkte Anbindung an die touristische Ost-West-Bahnverbindung der Matterhorn-Gotthard-Bahn mit dem Glacier-Express
- Geplante Eingabe der «Gotthard-Bergstrecke» als UNESCO-Weltkulturerbe
- Programm San Gottardo

Federführung:	AWöV
Beteiligte:	SBB, SOB; BAV, BAK, ARE, Kanton Tessin, San Gottardo, AAGU, MGB
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- Umsetzungsprogramm San Gottardo 2016-2019, VD 2015
- Umsetzungsprogramm San Gottardo 2020-2023, VD 2019
- 3.1 Raumstruktur
- 3.3 Neue Regionalpolitik (NRP)
- 8.1 Tourismus
- Richtplankarte

5.5 Räumliche Einbindung der NEAT

I. Richtungsweisende Festlegung

5.5 Der Kanton Uri setzt sich dafür ein, dass das Gesamtsystem NEAT rasch, integral, umweltschonend und mit einer nachhaltigen Wirkung auf den Kanton bezüglich der verkehrlichen Erschliessung realisiert wird. Um eine zusätzliche Belastung des Lebensraums im Unteren Reusstal zu vermeiden, wird langfristig der Bahnverkehr in den Berg verlegt und Flüelen auf der Stammlinie umfahren.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Gotthard-Basistunnel ist seit 2016 im Betrieb und stellt – zusammen mit der Bergstrecke – die Anbindung an die übergeordneten Zentren im Süden (Mailand, Lugano, Locarno, Bellinzona) sicher (1. Etappe NEAT). Die Anbindung an die Stammlinie erfolgt ab dem Portal Erstfeld. Der Kantonsbahnhof Altdorf wird so ausgebaut, dass ab 2021 auch Fernverkehrszüge halten können. Er soll zukünftig den wichtigsten Bahnhof im Urner Reusstal darstellen.

Die weitere Entwicklung der Neubaustrecke Richtung Norden zur Anbindung an die übergeordneten Zentren Zürich, Zug und Luzern ist weder zeitlich noch finanziell gesichert. Der Regierungsrat hat im März 2011 zu den Vorprojekten Uri Berg-lang Axen und der entsprechenden Anpassung im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene)² Stellung genommen. Er gab dabei der integral zu realisierenden Variante «Reider ebenerdig schnell» (RES) den Vorzug, weil Flüelen dank der Stammlinienumfahrung entlastet wird und eine Haltestelle im Reider den direkten Bahnanschluss sicherstellt. Grundlage für den Entscheid sind die beiden Vorprojekte Hafnerried tief (HAT) und RES mit je einem Element Axentunnel, Tunnel «Berg-lang» und Stammlinienumfahrung von Flüelen. Die definitive Variantenwahl für RES erfolgte durch den Bundesrat mit der Anpassung des Sachplans Verkehr am 16. Dezember 2011. Die Finanzierung der weiteren Etappen wird auf nationaler Ebene bestimmt. Der Kanton Uri setzt sich in Anbetracht der zu erwartenden starken Zunahme des alpenquerenden Güter- und Personenverkehrs für eine möglichst rasche und integrale Umsetzung der NEAT ein.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Hinsichtlich der Weiterführung der NEAT in Richtung Norden bestehen zurzeit (Stand 2019) keine konkreten Vorstellungen oder Beschlüsse zur Finanzierung und zum Realisierungszeitraum. Bezüglich der Linienführung werden folgende Ziele weiterverfolgt:

- Um das Untere Reusstal durch die Bahn nicht noch zusätzlich zu belasten, sollen alle Züge, die nicht den Kanton Uri erschliessen oder nicht die Verbindung zur Ost-West-Achse im Alpenraum sicherstellen, in einem Tunnel um das Hauptsiedlungsgebiet geführt werden. Langfristig ist daher die Realisierung des Tunnels «Berg-lang» vorgesehen. Die Regierung überprüft regelmässig den Nutzen der Freihaltung der hierfür benötigten Flächen im Vergleich zu den Kosten bzw. den Beeinträchtigungen durch diese Freihaltung.

² UVEK (2018). Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 7. Dezember 2018.

- Flüelen hat mit der Umsteigebeziehung von der Vierwaldstättersee-Schiffahrt auf die Bahn eine hohe touristische Bedeutung. Die Gemeinde hat zudem Potenzial als Wohn- und Tourismusstandort. Damit diese Potenziale optimal genutzt werden können, ist es notwendig, das Dorf mittelfristig vor Lärm und Erschütterungen durch den Schienengüterverkehr zu entlasten. Trotzdem ist in Flüelen eine Bahnhaltestelle notwendig, um die touristisch bedeutende Umsteigefunktion vom Schiff auf die Bahn aufrecht zu erhalten und die direkte Anbindung an den schienengebundenen Öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Mit der Variante RES wird das Ziel einer Umfahrung von Flüelen durch den Schienengüterverkehr auf der Stammlinie verfolgt, unter Beibehaltung der direkten Anbindung an das Bahnnetz mit einer neuen Haltestelle im Gebiet Reider.
- Im Güterverkehr besitzt die geplante Realisierung des durchgängigen Korridors für verladene Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe (4-m Korridor) auf der Gotthardachse eine hohe Dringlichkeit, um die Verlagerungsziele und die notwendige Stärkung des Güterverkehrs zu erreichen.

Lösungsansätze

- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die NEAT-Projektelemente im Abschnitt Axen in eine Finanzierungsvorlage des Bundes aufgenommen werden. In einem ersten Schritt ist die Kapazität im Axen zu erhöhen und zugleich die Erreichbarkeit des Kantons Uri für den Personenverkehr zu sichern und zu verbessern. Gleichzeitig soll die Stammlinie durch Flüelen für den Güterverkehr aufgehoben und mittels einer Umfahrung in den Berg verlegt werden. Deshalb setzt sich der Regierungsrat für die integrale Umsetzung der Variante RES ein. Sie bietet Flüelen einen direkten Bahnanschluss, ist flexibler und kann besser auf allfällig geänderte Rahmenbedingungen reagieren.
- Die baulichen Voraussetzungen für die Realisierung des Tunnels «Berg-lang» werden bereits in Zusammenhang mit dem Projektabschnitt Axen sichergestellt.
- Der Kanton Uri soll weiterhin eine zentrale Erschliessungs- und Verknüpfungstelle für die wichtigen Verbindungen für den Personenverkehr nach Norden und Süden aufweisen.

III. Abstimmungsanweisungen

5.5-1 Zweite Bauetappe NEAT – Abschnitt Axen inkl. Anschluss an die Stammlinie

Der Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) beinhaltet die wesentlichen Elemente für den Axentunnel und den Anschluss an die Stammlinie. Folgende Elemente werden im Richtplan festgelegt:

- Die Linienführung des Axentunnels (zwei Einspurröhren) samt der späteren Realisierung des Tunnels «Berg-lang»
- Der Tunnelabschnitt Axen mit dem Südportal im Gebiet Reider in der Gemeinde Flüelen
- Die Umfahrung von Flüelen auf der Stammlinie mit einer Haltestelle im Gebiet Reider
- Der Standort des Unterwerks
- Die notwendigen Voraussetzungen für die etappierte Realisierung sämtlicher Projektbestandteile im Abschnitt Axen
- Materialbewirtschaftungs- und Installationsplätze: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg, Gruonbach, Hafnerried 2 (Zwischenergebnis)

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Abschnitt Axen zusammen mit der Umfahrung Flüelen und dem Stammgleis sowie ein 4m Korridor für verladene Fahrzeuge in ein Ausbauprogramm des Bundes aufgenommen und bis spätestens 2030 realisiert wird. Falls im Endausbau NEAT ein drei-spuriger Betrieb am Axen genügen sollte, wird geprüft, ob das Trasse des Seegleises dem Langsamverkehr (Fussgänger, Velo) zur Verfügung gestellt werden kann.

Federführung:	ARE
Beteiligte:	AFT, Gemeinden, Korporationen, Tourismusorganisationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	Daueraufgabe

5.5-2 Dritte Bauetappe NEAT – Abschnitt Uri

Der Kanton schafft die Voraussetzungen für die Realisierung des Verbindungstunnels «Berg-lang» zwischen dem Abschnitt Axen und dem Gotthardbasistunnel als Langfristoption. Dazu werden die notwendigen Stellen für die Zwischenangriffe für den späteren Bau des Verbindungstunnels gesichert.

Zwischenangriffe Verbindungstunnel «Berg-lang»:

Gemeinde	Lokalbezeichnung
Altdorf	Moosbad
Schattdorf	Rynächt

Federführung:	ARE
Beteiligte:	NEAT-Koordinationsstelle Kanton Uri, Gemeinden Altdorf, Flüelen, Schattdorf
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, UVEK 2018
- Wahl Linienführung UBLA, RRB Nr. 2011-61 R-720-12 vom 25. Januar 2011
- Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, RRB Nr. 2011-174 R-101-11 vom 15. März 2011
- Richtplankarte

Querverweise

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, UVEK 2018
- Wahl Linienführung UBLA, RRB Nr. 2011-61 R-720-12 vom 25. Januar 2011
- Stellungnahme zu Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, RRB Nr. 2011-174 R-101-11 vom 15. März 2011
- AlpTransit UBLA, Variantenwahl, RRB Nr. 2008-568 R-720-12 vom 9. September 2008
- Richtplankarte

5.6 Langsamverkehr

I. Richtungsweisende Festlegung

5.6 Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Der Schwerpunkt liegt bei der Erschliessung innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten, zu den wichtigen öffentlichen Einrichtungen und zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Das Alltagsnetz des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) weist im Kanton Uri ein grosses Entwicklungspotential auf. Die topographische Lage der Siedlungsgebiete stellt eine Herausforderung dar, deren Bedeutung jedoch mit der Verbreitung der E-Bikes stetig abnimmt. Das deutlich grösste Potenzial für die weitere Entwicklung des Langsamverkehrs liegt im Unteren Reusstal. Direkte und sichere Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnhöfen und den Siedlungszentren fehlen.

In Andermatt starten zwei der nationalen Velorouten (Rhoneroute Nr. 1 und Rheinroute Nr. 2), die Nord-Süd-Route Nr. 3 verläuft durch den ganzen Kanton. Diese Routen werden mehrheitlich für den Freizeitverkehr genutzt.

Der kantonale Wanderwegplan³ bezeichnet für das Freizeitnetz des Fussverkehrs die Haupt- und Nebenwanderwege gemäss dem kantonalen Fuss- und Wanderweggesetz⁴. Die Wanderwege sind für Uri touristisch von grosser Bedeutung. Der Mountainbikesport besitzt ein grosses touristisches Potenzial. Ein mit dem Wandern vergleichbares Wegnetz fehlt heute. Gleichzeitig besteht ein Konfliktpotenzial mit dem Wandern und dem Schutz der Wildtiere.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Der Langsamverkehr ist prioritär dort zu fördern, wo das grösste Potenzial vorhanden und der Nutzen entsprechend gross ist. Dies ist vorwiegend in und zwischen den Siedlungsgebieten der Fall. Insbesondere der lokale Verkehr soll möglichst zu Fuss oder per Velo stattfinden. Für den Langsamverkehr sind deshalb in den Siedlungsgebieten direkte, durchgehende und gefahrlos nutzbare Wege zu den wichtigen öffentlichen Einrichtungen und Angeboten (Schulen, Bahnhöfe, Busknoten etc.) sowie zu den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen und Arbeiten zur Verfügung zu stellen. Das Langsamverkehrsnetz im Talboden wird insbesondere auf den Kantonsbahnhof, die wesentlichen Zentrums-, Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete sowie wichtige öffentliche Institutionen ausgerichtet. Für die Verbindungen zwischen den Siedlungsgebieten werden Synergien zwischen dem Alltags- und dem Freizeitnetz des Langsamverkehrs angestrebt, um so einen optimalen Einsatz der finanziellen Mittel zu garantieren.

³ ARE (2009). Kantonaler Wanderwegplan. Kantonale Wanderwegfachstelle beim Amt für Raumentwicklung, 15. Dezember 2009.

⁴ Gesetz über Fuss- und Wanderwege vom 27. September 1998 (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, KFWG), (RB 50.1161).

Die Sicherheit und Attraktivität der nationalen Velorouten ist sicherzustellen.

Das Netz der Haupt- und Nebenwanderwege, aber auch die Haupt- und Nebenwege für das Mountainbiken, sind für die Erholungsnutzung durch die Urner Bevölkerung sowie für die touristische Nutzung attraktiv zu gestalten und konstant zu unterhalten. Für Bikeanlagen mit grösseren Auswirkungen auf Raum und Umwelt erfolgt eine regionale Abwägung der Interessen.

Lösungsansätze

- Im Siedlungsgebiet des Unteren Reusstals werden Langsamverkehrswege zur Verfügung gestellt, welche die Siedlungsgebiete, die Arbeitsplätze und die öffentlichen Anlagen wenn möglich abseits der durch den motorisierten Individualverkehr belasteten Strassen direkt miteinander verbinden.
- Im Verkehrsplan werden die kantonalen Velorouten festgelegt und die Grundsätze für die Massnahmenplanung definiert.
- Die Gemeinden legen die kommunalen Velorouten fest und tragen dazu bei, dass zusammen mit den kantonalen Velorouten ein zweckmässiges und engmaschiges Gesamtnetz entsteht.
- Im Bereich der Axen-Strasse N4 (Sisikon-Flüelen) und der Gotthardstrasse N2 (Schöllenen und Andermatt-Hospental) ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) auch für den Langsamverkehr zuständig. Der Kanton koordiniert mit dem ASTRA Ziele und Entwicklung dieser Wege. Die Gefahrenstellen der nationalen Veloroute werden durch Radstreifen, einen strassenbegleitenden oder unabhängigen Radweg neutralisiert.
- Die Haupt- und Nebenwanderwege werden laufend geprüft, angepasst und bei Bedarf neu festgelegt.
- Für den Mountainbikesport wird im Bikewegplan ein Bikeroutennetz mit Haupt- und Nebenbikewegen festgelegt.
- Zur Nutzung der touristischen Marktchancen und als Grundlage für die Realisierung spezifischer Bikeanlagen können regionale Bike-Masterpläne erarbeitet werden. Diese stimmen die touristischen und sportlichen Interessen neuer Bikeanlagen mit weiteren Interessen ab. Dabei wird eine Koordination mit den anderen Zentralschweizer Kantonen angestrebt, die über ein NRP-Projekt «Mountainbike Zentralschweiz» die Zentralschweiz als Mountainbike-Destination positionieren möchten.

III. Abstimmungsanweisungen

5.6-1 Velo- und Fusswegnetz

Die Sicherheit und Attraktivität des Velo- und Fusswegnetzes wird verbessert, indem folgende Massnahmen geprüft und umgesetzt werden:

- Aufwertung und Fertigstellung der Radwegverbindungen zwischen dem Zentrum und dem Bahnhof Altdorf mit den umliegenden Gemeinden mit Verbindung Richtung Seedorf und zusätzlicher Querung des Schächens, zwischen Amsteg, Erstfeld und Schattdorf, entlang dem Reussdelta und im Urserntal zwischen Andermatt und Realp.
- Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in und zwischen den Gemeinden. In Andermatt die Verbindung mit dem Tourismus Resort Andermatt und die Fussgängerzone Gotthardstrasse im Dorfkern Andermatt. In den Gemeinden des Unteren Reusstal im Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten.
- Der Kanton erstellt unter Einbezug der Gemeinden einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Radwege im Kanton.
- Der Kanton setzt sich beim Bundesamt für Strassen ASTRA für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der nationalen Veloroute Nr. 3 und 4 entlang der Axenstrasse ein.

Federführung: AfT
Beteiligte: ARE, AfU, ASTRA, Gemeinden
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: wichtig

Querverweise

- Kt. Verkehrsplan
- rGVK Urner Unterland, AfT/S-ce 2018
- rGVK Mitte, AfT/S-ce 2018
- rGVK Ursern, AfT/S-ce 2018
- Art. 23 und 24 StrG
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, JD 2016
- 4.3 Entwicklungsschwerpunkte
- 5.3 Kantonsstrassen
- 5.4 Öffentlicher Verkehr

5.6-2 Wanderwegnetz

Die Haupt- und Nebenwanderwege ausserhalb der Siedlungsgebiete werden vom Kanton laufend überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Abstimmung und Festlegung der Haupt- und Nebenwanderwege erfolgt mit dem Wanderwegplan. Dieser wird unter Einbezug der Gemeinden überarbeitet. Bei der Routenwahl wird das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz angemessen berücksichtigt.

Federführung: ARE
Beteiligte: AfT, Gemeinden, Korporationen, Tourismusorganisationen
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: Daueraufgabe

Querverweise

- IVS
- KFWG
- Sachplan Wanderwege, RRB Nr. 410 R-150-14 vom 3. Juli 2001
- Kantonaler Wanderwegplan, ARE 2009

5.6-3 Bikerouten / Bikewegnetz

Die Abstimmung und Festlegung der Bikerouten für den Mountainbikesport ausserhalb der Siedlungsgebiete erfolgt mit dem Bikewegplan. Das aus Haupt- und Nebenwegen für das Mountainbiken bestehende Bikewegnetz wird vom Kanton unter Einbezug der Gemeinden und der Strassen- und Wegeigentümer laufend überprüft und bei Bedarf angepasst. Bei der Routenwahl werden das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, die Interessen der Alpwirtschaft, des Wildtier-, Natur- und Landschaftsschutzes aber auch die touristischen Interessen angemessen berücksichtigt.

Federführung: ARE
Beteiligte: AFJ, AWÖV, Gemeinden, Korporationen, Tourismusorganisationen, Nachbarkantone
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: Daueraufgabe

Querverweise

- IVS
- KFWG
- Masterplan Bike Ursern, AUT 2018
- NRP-Projekt «Mountainbike Zentralschweiz»

Querverweise

- *Masterplan Bike
Ursern, AUT 2018*

5.6-4 Regionale Bike-Masterpläne

Über die im Bikewegeplan festgelegten Bikerouten hinausgehende Bikeanlagen erfordern einen regionalen Bike-Masterplan. Dabei werden neue Bikeanlagen überkommunal koordiniert und sowohl mit den vorhandenen Schutzinteressen (Forst-, Land- und Alpwirtschaft, Wildtiere, Landschaft etc.) wie auch mit den übrigen Tourismusinfrastrukturen, insbesondere den Seilbahnen, abgestimmt.

Die Erarbeitung erfolgt unter Federführung der Gemeinden, regionaler Tourismusorganisationen oder spezifischer Interessengruppen. Diese stellen den Miteinbezug der relevanten Interessengruppen und kantonalen Fachstellen sicher. Der Kanton sorgt für die Koordination zwischen den regionalen Bike-Masterplänen¹.

Bikenanlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt wie z.B. Bike-Übungsgelände, PumpTracks, konzentrierte Gebiete mit mehreren Flowtrails oder Downhillstrecken erfordern eine Grundlage in der Nutzungsplanung der Standortgemeinde.

Federführung:	Gemeinden, regionale Tourismusorganisationen
Beteiligte:	ARE 1, AWöV, AFJ, Korporationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	Daueraufgabe

5.7 Privater Schiffs- und Bootsverkehr

I. Richtungsweisende Festlegung

5.7 Die Nutzung des Urnersees für den privaten Schiffs- und Bootsverkehr wird mit den übrigen Vierwaldstättersee-Kantonen abgestimmt. Standplätze für den privaten Schiffs- und Bootsverkehr werden in zentralen Hafenanlagen konzentriert.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Urnersee und seine Ufer sind ein Lebens- und Landschaftsraum von hohem biologischem und ästhetischem Wert sowie ein attraktiver Erholungsraum. Übermässige Bauten und Anlagen und eine intensive Nutzung der Uferabschnitte beeinträchtigen jedoch Biotope und Landschaftsräume und schmälern den Erholungswert des Urnersees. Insbesondere der private Schiffsverkehr und die dazu benötigten Hafenanlagen beeinflussen den See und seine Ufer massgebend.

Für jedes auf dem Urnersee immatrikulierte Schiff muss ein bewilligter Standplatz nachgewiesen werden. Das bedeutet, dass die Anzahl der zugelassenen immatrikulationspflichtigen Schiffe durch die Menge der bewilligten Standplätze begrenzt ist.

Die Aufsichtskommission Vierwaldstättersee (AKV), die interkantonale Schifffahrtskommission Vierwaldstättersee (ISKV) und die Fischereikommission Vierwaldstättersee (FKV) haben gemeinsame Richtlinien⁵ für die Nutzung des Sees durch die Schifffahrt erarbeitet. Diese Richtlinien verfolgen das Ziel, die Entwicklung des motorisierten Schiffbestandes mittels Plafonierung und Kontingentierung der Standplätze auf Dauer zu begrenzen. Aufgrund der Richtlinien für die Nutzung durch die Schifffahrt wurde eine interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee getroffen⁶ und am 1. Juli 1998 in Kraft gesetzt. Darin wird das Kontingent für den Kanton Uri auf 578 Standplätze für Schiffe mit Verbrennungsmotoren begrenzt.

Insgesamt bestehen im Kanton Uri 511 bewilligte Standplätze für Schiffe mit Verbrennungsmotoren (Stand 2010). 336 dieser Standplätze sind in den bestehenden Hafenanlagen in Seedorf (Bolzbach), Flüelen und Sisikon zusammengefasst, 175 Standplätze befinden sich in dezentralen Bootshütten und Bootsbuchten. Die bestehenden Standplätze sind zurzeit nicht vollständig ausgelastet.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Beim Neubau, Ausbau oder dem Betrieb von Hafenanlagen und Bootsplätzen ist eine umfassende Interessenabwägung mit den Anliegen des Gewässerschutzes, des Immissionsschutzes, des Biotopschutzes, des Landschafts- und Heimatschutzes, der Fischerei, des Wasserbaus, des Tourismus und der Schifffahrt nötig. Um negative Auswirkungen möglichst zu reduzieren, sollen Standplätze in zentralen Anlagen konzentriert werden. Dabei muss auch auf die dafür notwendige Infrastruktur wie die Erschliessung und Parkierung, die

⁵ AKV, ISKV, FKV (1993). Richtlinien für die Nutzung durch die Schifffahrt. Aufsichtskommission Vierwaldstättersee (AKV), interkantonale Schifffahrtskommission Vierwaldstättersee (ISKV), Fischereikommission Vierwaldstättersee (FKV), Januar 1993.

⁶ Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, vom 20. Juni 1997, (RB 50.2211).

Ver- und Entsorgung, notwendige Einwasserungsplätze, WC-Anlagen usw. geachtet werden. Grössere Anlagen sind planungspflichtig und müssen im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung umfassend beurteilt werden.

Lösungsansätze

- Standplätze für Schiffe und Boote werden in zentralen Hafenanlagen, welche die dafür notwendigen Infrastrukturen besitzen, konzentriert.
- Eine massgebende Erweiterung der Anlage Bolzbach Seedorf ist aus landschaftlicher Sicht nicht möglich. Bei Bedarf werden Ausbaumöglichkeiten der Anlagen in Flüelen und Sisikon geprüft. Erweiterungen dieser Anlagen sind nur im Rahmen eines Nutzungsplanverfahrens möglich.
- Für die Beurteilung von Anlagen für die Schifffahrt wie Hafenprojekte oder andere bauliche Vorhaben besteht ein Merkblatt mit einem Kriterienkatalog. Das Merkblatt ist Teil der Richtlinie zur Nutzung des Vierwaldstättersees durch die Schifffahrt⁷. Das Merkblatt umfasst insbesondere die zur Prüfung relevanten Aspekte der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Gewässerschutzes, des Natur- und Heimatschutzes, der Fischerei, des Wasserbaus und der Schifffahrt. Das Merkblatt wird auch beim Ausbau bestehender Hafenanlagen berücksichtigt.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- *Interkantonale Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee, 1997*
- *Richtlinien für die Nutzung durch die Schifffahrt, AKV, ISKV, FKV, 1993*
- *BLN-Objekt Nr. 1606 Vierwaldstättersee*
- *6.1-3 Umsetzung des BLN-Inventars*
- *6.5 Gewässer*
- *Richtplankarte*

5.7-1 Konzentrierte Hafenanlagen für Standplätze

Standplätze für den privaten Schiffs- und Bootsverkehr werden in bestehenden zentralen und mit entsprechender Infrastruktur ausgestatteten Hafenanlagen zusammengefasst. Für die Erstellung, die Erweiterung oder bei wesentlichen Änderungen solcher Anlagen führt die Gemeinde vorgängig ein Nutzungsplanverfahren durch.

Eine massgebende Erweiterung der Anlage Bolzbach in Seedorf wird aus landschaftlicher Sicht ausgeschlossen. Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Anlagen in Flüelen oder Sisikon ist jedoch möglich.

Die Anliegen des Umweltschutzes, des Gewässerschutzes, des Natur- und Heimatschutzes, der Fischerei, des Wasserbaus und der Schifffahrt werden in jedem Fall im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung berücksichtigt.

Federführung:	Gemeinden
Beteiligte:	ARE, AfU, AfT, ASSV
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

⁷ AKV, ISKV, FKV (1993). Richtlinien für die Nutzung durch die Schifffahrt. Aufsichtskommission Vierwaldstättersee (AKV), interkantonale Schifffahrtskommission Vierwaldstättersee (ISKV), Fischereikommission Vierwaldstättersee (FKV), Januar 1993.

5.8 Zivilluftfahrt

I. Richtungsweisende Festlegung

5.8 Der Kanton unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten einen auf die Interessen der Bevölkerung und der Umwelt abgestimmten, sicheren und umweltverträglichen Betrieb der Zivilluftfahrt in seinem Hoheitsgebiet.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Bund regelt den Bau und den Betrieb von zivilen Luftverkehrsanlagen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)⁸ und mittels Konzessionen und Bewilligungen. Die Kantone wirken bei der Erarbeitung des Sachplans mit. Der SIL besteht aus zwei Teilen: dem Konzeptteil mit den allgemeinen Zielen und Vorgaben und einem Objektteil, der die detaillierten Objektblätter für jeden einzelnen Flugplatz enthält. Der Konzeptteil wurde durch den Bundesrat im Oktober 2000 verabschiedet. Der Erlass des Objektblatt zum Heliport Erstfeld erfolgte am 28. Juni 2017.

Für den Kanton Uri sind im SIL folgende Flug- und Gebirgslandeplätze bezeichnet:

- Heliport Erstfeld
- Gebirgslandeplatz «Clariden-Hüfifirn» (Kantone UR/GL), für Helikopter, Flächenflugzeuge und Ausbildungszwecke, keine Heliskiing-Flüge.

Heliports bilden das landesweite Stützpunktnetz für das Helikopterflugwesen. Sie erfüllen Aufgaben für Regionen, die mit herkömmlichen Transportmitteln nicht oder zu wenig rasch erreicht werden können. Das öffentliche Interesse liegt vor allem in den Rettungs- und Versorgungsflügen sowie den Arbeitsflügen.

Gebirgslandeplätze sind Landstellen auf über 1'100 m.ü.M., die Ausbildungs-, Übungs- und sportlichen Zwecken oder der Personenbeförderung zu touristischen Zwecken dienen. Neben dem erwähnten Gebirgslandeplatz «Clariden-Hüfifirn» ist der Kanton Uri aufgrund der Anflugrouten von den beiden Gebirgslandeplätzen «Susten/Steingletscher» und «Sustenlimmi» (Kanton BE) betroffen.

Das Objektblatt zum Gebirgslandeplatz «Clariden-Hüfifirn» (Kantone Uri/Glarus) besteht noch nicht (Stand 2018).

Abstimmungsbedarf und Ziele

Die Nutzung und das Anflugregime des Heliports Erstfeld muss mit den Anliegen der Bevölkerung, z.B. Schutz vor Lärm sowie Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz, abgestimmt werden. Der Heliport Erstfeld liegt im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Gewerbegebiet Erstfeld. Die Entwicklung des ESP muss mit dem Flugbetrieb koordiniert werden. Für die weitere bauliche Entwicklung ist das SIL Objektblatt mit dem Hindernisbegrenzungskataster, der Raumsicherung für die Entwicklung und den Betrieb des Heliports (Flugplatzperimeter und Gebiet mit Lärmbelastung) und der Lärmbelastungskataster massgebend.

⁸ UVEK (2017). Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 27. Juni 2017.

Bei der Überprüfung der Gebirgslandeplätze im Rahmen des SIL wird eine bessere Abstimmung der Flugbewegungen (Schulung, Tourismus) mit den verschiedenen Schutzanliegen (Naturschutz, Erholungsgebiete und Wildlebensräume) angestrebt. Dabei ist auch eine Abstimmung mit den betroffenen Nachbarkantonen nötig.

Lösungsansätze

- Die Rahmenbedingungen für die Nutzung des Heliports Erstfeld wurden mit der Erarbeitung des entsprechenden SIL Objektblattes und des Lärmbelastungskatasters definiert. Die Gemeinde stimmt die Entwicklung des ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld darauf ab. Die Gebiete mit Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung sind im Rahmen der Nutzungsplanung aber auch bei den weiteren raumrelevanten Tätigkeiten zu berücksichtigen. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen innerhalb des Heliports sollen durch die Flugplatzhaltergemeinschaft unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden.
- Der Kanton bringt seine Anliegen in die Überprüfung des Gebirgslandeplatzes «Clariden-Hüfifirn» und in die Erarbeitung des entsprechenden Objektblattes mit ein.
- Bei einer räumlichen Verschiebung oder Ausweitung der Nutzung weiterer Gebirgslandeplätze oder bei der Planung neuer Gebirgslandeplätze im Umfeld des Kantons Uri bringt sich der Kanton bei Bedarf in den Prozess der Überarbeitung des SIL ein. Ein neuer Gebirgslandeplatz im Gebiet Grassen, Chli und Gross Spannort im Grenzgebiet der Kantone Uri und Obwalden ist nicht mit den kantonalen Schutzziele in den Bereichen Wildschutz und Landschaftsschutz vereinbar.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), UVEK 2017
- 4.3-5 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld
- Richtplankarte

5.8-1 Heliport Erstfeld

Neben dem Flugplatzperimeter und der Lärmbelastung berücksichtigen die Gemeinden insbesondere das Gebiet mit Hindernisbegrenzung im Rahmen der Nutzungsplanung. Die Gemeinde Erstfeld stimmt die Entwicklung des ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld mit den übergeordneten Vorgaben gemäss SIL Objektblatt ab. Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen innerhalb des Heliports werden unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet.

Federführung:	Gemeinden Erstfeld, Schattdorf
Beteiligte:	BAZL, ARE, Flugplatzhaltergemeinschaft
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), UVEK 2017
- 6.1-2 Landschaftsschutzgebiete und alpine Ruheazonen
- 6.1-3 Umsetzung des BLN-Inventars
- Richtplankarte

5.8-2 Gebirgslandeplätze

Der Kanton setzt sich bei der Überprüfung des SIL Objektblatts «Clariden-Hüfifirn» (Kantone Uri/Glarus) und falls notwendig bei weiteren Gebirgslandeplätzen dafür ein, dass die Nutzung auf die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie dem Schutz der Wildlebensräume abgestimmt wird. Ein neuer Gebirgslandeplatz im Gebiet Grassen, Chli und Gross Spannort wird seitens Kanton Uri nicht unterstützt.

Federführung:	ARE
Beteiligte:	BAZL, AfU, AFJ
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum:	wichtig