

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 (Verkehrüberlastung, 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

Querverweise

— VMP CH

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