



KANTON
URI

Information zum regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK)

BAUDIREKTION | KANTON URI | KLAUSENSTRASSE 2 | 6460 ALTDORF | TELEFON 041 875 26 11

Stand, 15. Februar 2012

Raumentwicklung

Unteres Reusstal (REUR)

Im Jahr 2007 hat der Regierungsrat mit Schwerpunktthemen die weitere Raumentwicklung des Unteren Reusstals festgelegt. Mit klaren strategischen Vorgaben und realistischen Umsetzungsschritten soll den öffentlichen und privaten Akteuren mehr Planungssicherheit geboten werden. Dies vor allem im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsbelastungen auf der Gotthardachse (durchschnittlich bis 14 000 Fahrzeuge pro Tag) und den damit verbundenen Umweltbelastungen (Luft/Lärm).

Die **Entwicklungsmöglichkeiten**, die **Lebensqualität** und die **Attraktivität** für **Investitionen im Unteren Reusstal** sind für den Kanton Uri von grosser Bedeutung. Hier wohnen über 80 % der Einwohner, und mehr als 70 % der Arbeitsstätten sowie 85 % der Arbeitsplätze befinden sich im Unteren Reusstal. Die Entwicklung zeigt, dass diese Anteile in Zukunft weiter zunehmen werden.

Aus dem Prozess REUR leiten sich die Grundsätze des kantonalen Richtplans ab:

- Der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Uri liegt im Unteren Reusstal.
- Die Bevölkerung im Unteren Reusstal soll einer geringen Immissionsbelastung ausgesetzt werden.
- Die Entwicklung erfolgt nachhaltig und Zielkonflikte zwischen Siedlung, Infrastrukturen, Landwirtschaft und Natur werden gelöst.

Die zukünftige Organisation des gesamten Verkehrssystems muss jetzt geplant und deren Realisation angepackt werden.

Die unterschiedlichen **Zuständigkeiten** zwischen **Bund, Kanton** und **Gemeinden** für das Verkehrssystem stellen eine besondere Herausforderung dar. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die nationalen **Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Uri** (Nationalstrassen, NEAT, bestehende Bahn) möglichst **umweltschonend** realisiert und betrieben werden und für die Verkehrsbedürfnisse der kantonalen **Bevölkerung und Wirtschaft** optimal genutzt werden können.

Die zentralen Forderungen an die nationalen Verkehrsinfrastrukturen sind:

- **Neuer Halbanschluss** A2 Altdorf Süd/Attinghausen für die regionalen Bedürfnisse und als langfristiger Ersatz für den Anschluss A4 Altdorf (Flüeler Kreisel) und die damit verbundenen Massnahmen.
- **IR-Halte** und Aufnahme der Funktion «**Kantonsbahnhof**» in Altdorf.
- **Räumliche Einbindung der NEAT** in mehreren Etappen mit insbesondere einem neuen Axentunnel, der Umfahrung Flüelen auf der Stammlinie und einer Haltestelle im Gebiet Reider. In einer späteren Etappe auch die Realisierung des Tunnels «Berg lang».

Bereits im Bau sind die **Unterführung Wysshus** als Ersatz für die Unterführung Walter Fürst und der **Ausbau der Umfahrungsstrasse** im Rahmen der NEAT.

Die Vision REUR

Aus der Vision REUR leiten sich die Grundsätze des kantonalen Richtplans ab:

- Der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Uri erfolgt im Unteren Reusstal.
- Die Bevölkerung im Unteren Reusstal soll einer geringen Immissionsbelastung ausgesetzt werden.
- Die Entwicklung erfolgt nachhaltig und Zielkonflikte zwischen Siedlung, Infrastrukturen, Landwirtschaft und Natur werden gelöst.

(Quelle: Entwurf Kantonaler Richtplan, 16. September 2011, Seite 11–12)

Bis 2025 wird aufgrund der angestrebten **wirtschaftlichen Entwicklung** eine weitere **Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze** um je 8 % gegenüber 2010 erwartet. Die damit verbundene Verkehrszunahme auf den Strassen wird auf 15 % geschätzt. Ohne geeignete Massnahmen werden die Immissionen und Behinderungen durch den Strassenverkehr stark ansteigen. **Deshalb muss die zukünftige Organisation des gesamten Verkehrssystems jetzt geplant und deren Realisation angepackt werden.**



1950



1980



2011

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK)

Das rGVK bildet die Lösungen für die Zielerreichung aus REUR ab. Das rGVK ist möglichst früh umzusetzen, sodass die vorgesehene Entwicklung stattfinden kann. Schwerpunktmässig behandelt das rGVK das **zukünftige Kantonsstrassennetz mit einem neuen Halbanschluss A2 Altdorf Süd**, die **Weiterentwicklung des öffentlichen Busliniennetzes sowie den Langsamverkehr**. Auf der Basis der Zielsetzungen der Raumentwicklung und der koordinierten Verkehrspolitik verfolgt das rGVK die folgenden Schwerpunkte:

- Die **Entlastung** der am dichtesten bebauten **Siedlungsgebiete** des Unteren Reusstals vom Durchgangsverkehr.
- Die strassenseitige **Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte**.
- Ein **leistungsfähiges Busnetz**, das auf das künftige Strassennetz und den **Kantonsbahnhof Altdorf** abgestimmt ist.
- Eine optimale **verkehrliche Anbindung nach Aussen**.
- Die **Aufwertung** und den **Ausbau des Langsamverkehrsnetzes**.

Gegenüber heute soll der Autoverkehr auf der Gotthardachse zwischen Flüelen und Schattdorf wesentlich reduziert werden. Die Verkehrsverlagerung wird durch einen neuen Halbanschluss A2 Altdorf Süd und die neue West-Ost-Verbindung (WOV) bis zur Gotthardstrasse sichergestellt. Damit wird die Basis für die **Förderung der umweltschonenden Mobilität** mit Bus, Velo und zu Fuss geschaffen. Das rGVK sieht insbesondere vor:

ÖFFENTLICHES BUSNETZ

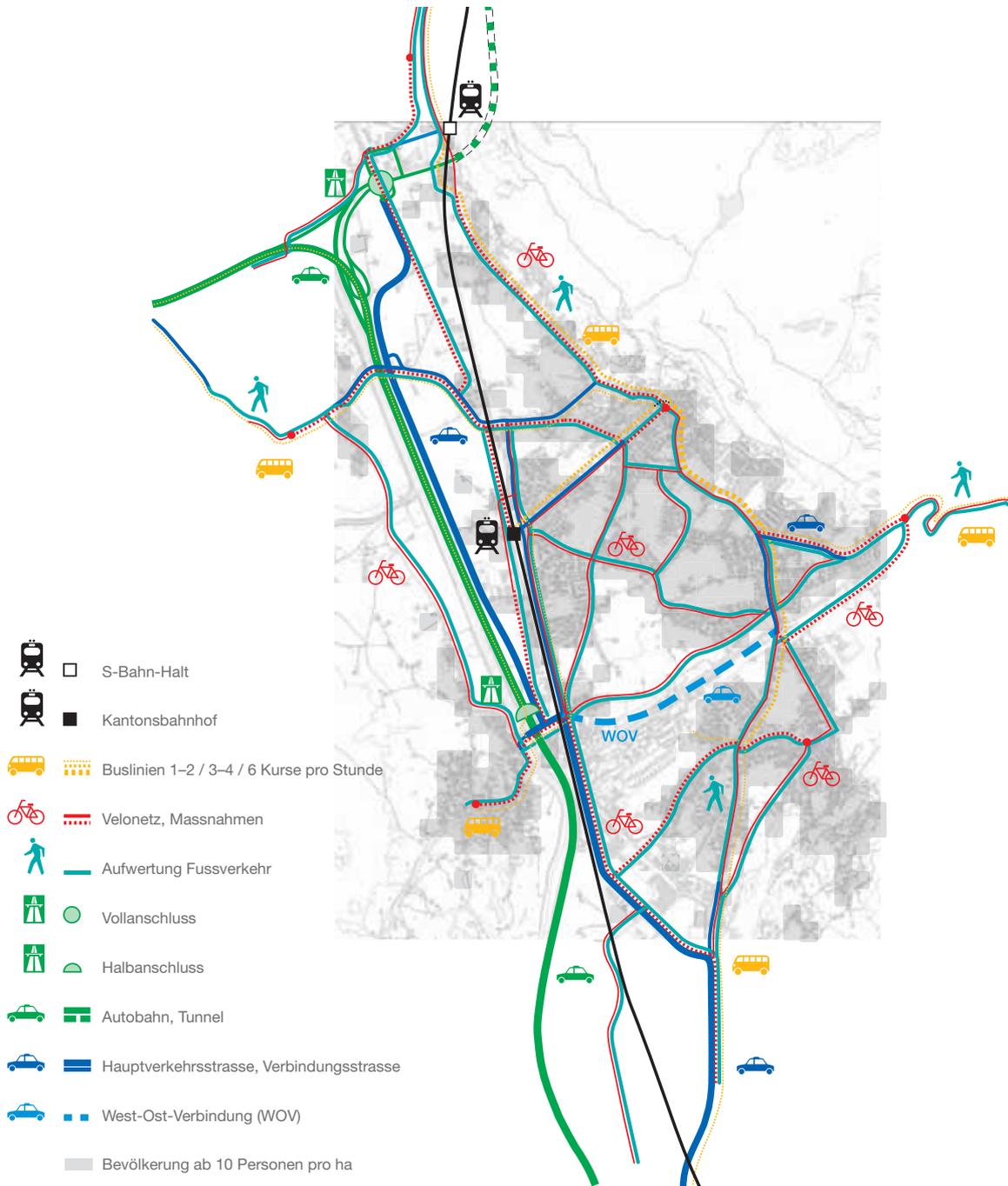
- Liniennetz und Kursangebot der Buslinien werden schrittweise auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet.
- Im Rahmen der verfügbaren Mittel werden Angebotsverbesserungen im Busnetz realisiert.
- Pünktlichkeit der Buskurse und Zuverlässigkeit der Anschlüsse werden dank der Entlastung der Gotthardstrasse sichergestellt.

FUSS- UND VELOVERKEHR

- Bestehende Velorouten zwischen den Gemeinden sind optimal zu gestalten oder anzupassen.
- Die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege und der Velorouten sowie der Strassenquerungen wird dank der Entlastung der Gotthardstrasse sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit des Kantonsbahnhofs Altdorf wird mit geeigneten Verbindungen für den Veloverkehr verbessert.
- Massnahmen für den regionalen Veloverkehr sind nach einheitlichen Prioritäten zu realisieren.

Die **Vision des Gesamtverkehrssystems** und die **Mehrwerte durch die Realisierung der Massnahmen aus dem rGVK** sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

DIE VISION DES GESAMTVRKEHRSSYSTEMS UND DIE MEHRWERTE DURCH DIE REALISIERUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM RGKV



Quelle:

Kartenhintergrund: AV93 (weitere Infos Bruno Aschwanden, Lisag)

Bewohntes Gebiet: Darstellung in Anlehnung an die Volkszählung 2000 (Bundesamt für Statistik, GEOSTAT)

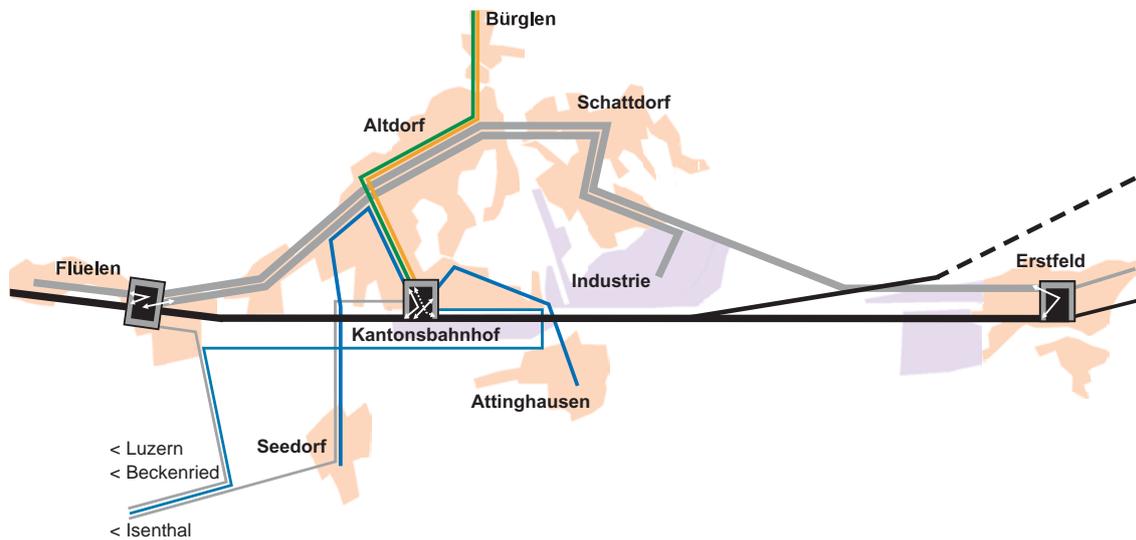
Grafische Darstellung: Baudirektion Kanton Uri

DIE VISION DES GESAMTVERKEHRSSYSTEMS UND DIE MEHRWERTE DURCH DIE REALISIERUNG DER MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Heute ist die Bahnanbindung des Unteren Reusstals für Interregiozüge auf Flüelen und Erstfeld ausgerichtet. Sie sind die eigentlichen Bahn-Bus-Knoten. Der Bahnhof Altdorf ist S-Bahn-Station und liegt abseits der wichtigen Buslinien. Mit der Aufwertung des Bahnhofs Altdorf zum IR-Halt und später zur Hauptanbindung des Unteren Reusstals und des Kantons nach aussen (Kantonsbahnhof) ist auch seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe des Unteren Reusstals und damit seine Einbindung in die regionalen Netzwerke des Langsamverkehrs, ÖV und MIV zu gewährleisten.

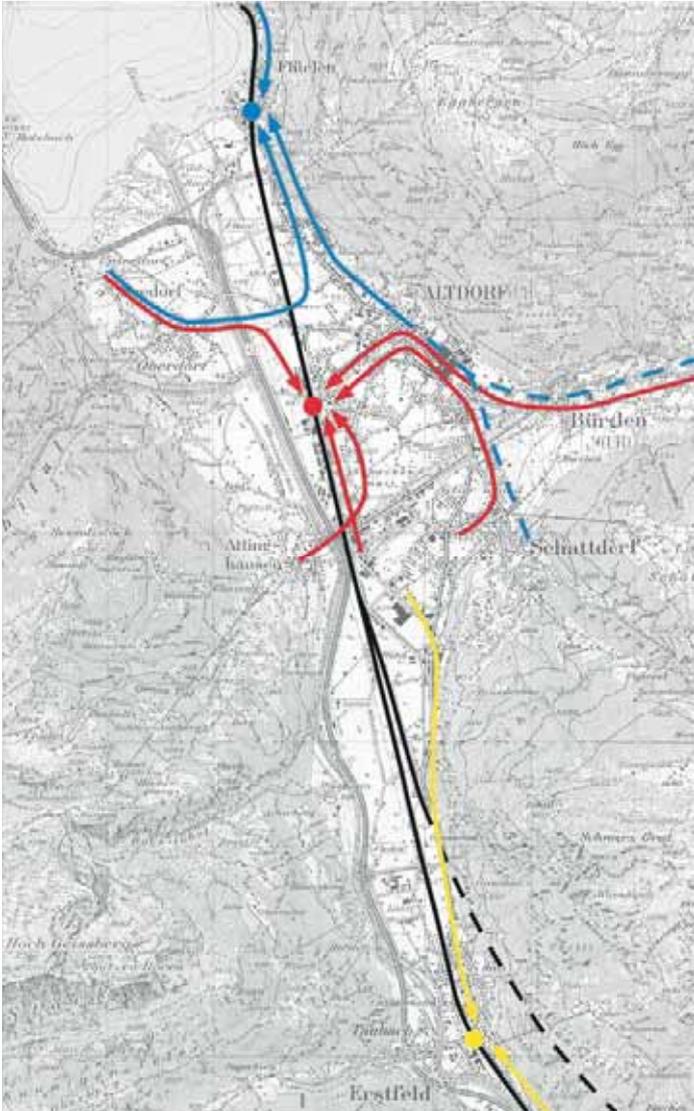
Das Bussystem des Unteren Reusstals sowie die Verbindungen in die Seitentäler (Auto AG Uri und Postauto) werden in mehreren Schritten mit Fokus auf die Einbindung des Verkehrsknotenpunkts Bahnhof Altdorf reorganisiert. Dabei behält das Busnetz wie heute eine starke Längsachse, wird jedoch durch Querverbindungen von Bürglen und Schattdorf zum Kantonsbahnhof ergänzt (Verknüpfung mit den Linien nach Attinghausen und Seedorf).

Wie beim Bahnangebot führt also ein Kantonsbahnhof Altdorf auch im Bussystem zu Ergänzungen der bisherigen Anbindungen.



Quelle:
Arbeitsbericht Teilkonzept ÖV, Kanton Uri, SNZ

DIE VISION DES GESAMTVERKEHRSSYSTEMS UND DIE MEHRWERTE DURCH DIE REALISIERUNG DER MASSNAHMEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR



Quelle:
Kartenhintergrund: Lisag, Altdorf
Visualisierung: S-ce

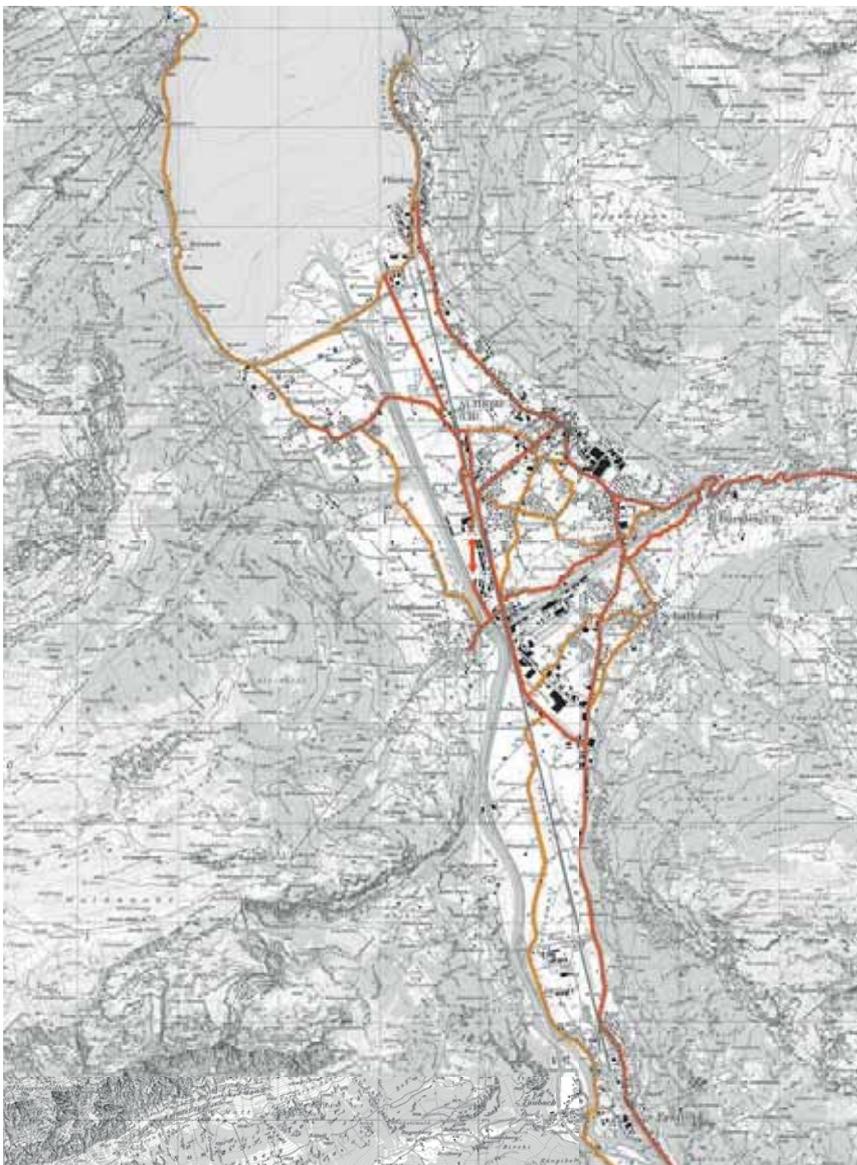
Ausrichtung auf die Bahnanschlusspunkte

- Kantonsbahnhof Altdorf
- Bahnhof Flüelen
- Bahnhof Erstfeld
- - - zusätzliche Anbindung Schächental und Schattdorf

DIE VISION DES GESAMTVERKEHRSSYSTEMS UND DIE MEHRWERTE DURCH DIE REALISIERUNG DER MASSNAHMEN FÜR DEN LANGSAMVERKEHR

Für den Fuss- und Radverkehr stehen gute Zugangsmöglichkeiten zu den Bahnhöfen und den Siedlungszentren im Vordergrund der Verbesserungen für den Langsamverkehr. Von hoher Bedeutung sind die Aufwertung des Zentrums Altdorf für den Langsamverkehr und die Ausbildung einer auf den Langsamverkehr ausgerichteten Zone im Umfeld des Kantonsbahnhofs.

Die bestehenden Velorouten, Fusswege und Strassenquerungen gewinnen durch die Entlastung der Gotthardstrasse an Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr. Bei der Realisation des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) sind die bestehenden Routen zwischen den Gemeinden optimal zu gestalten und entsprechend anzupassen.



- Hauptvelorouten
- Nebenvelorouten

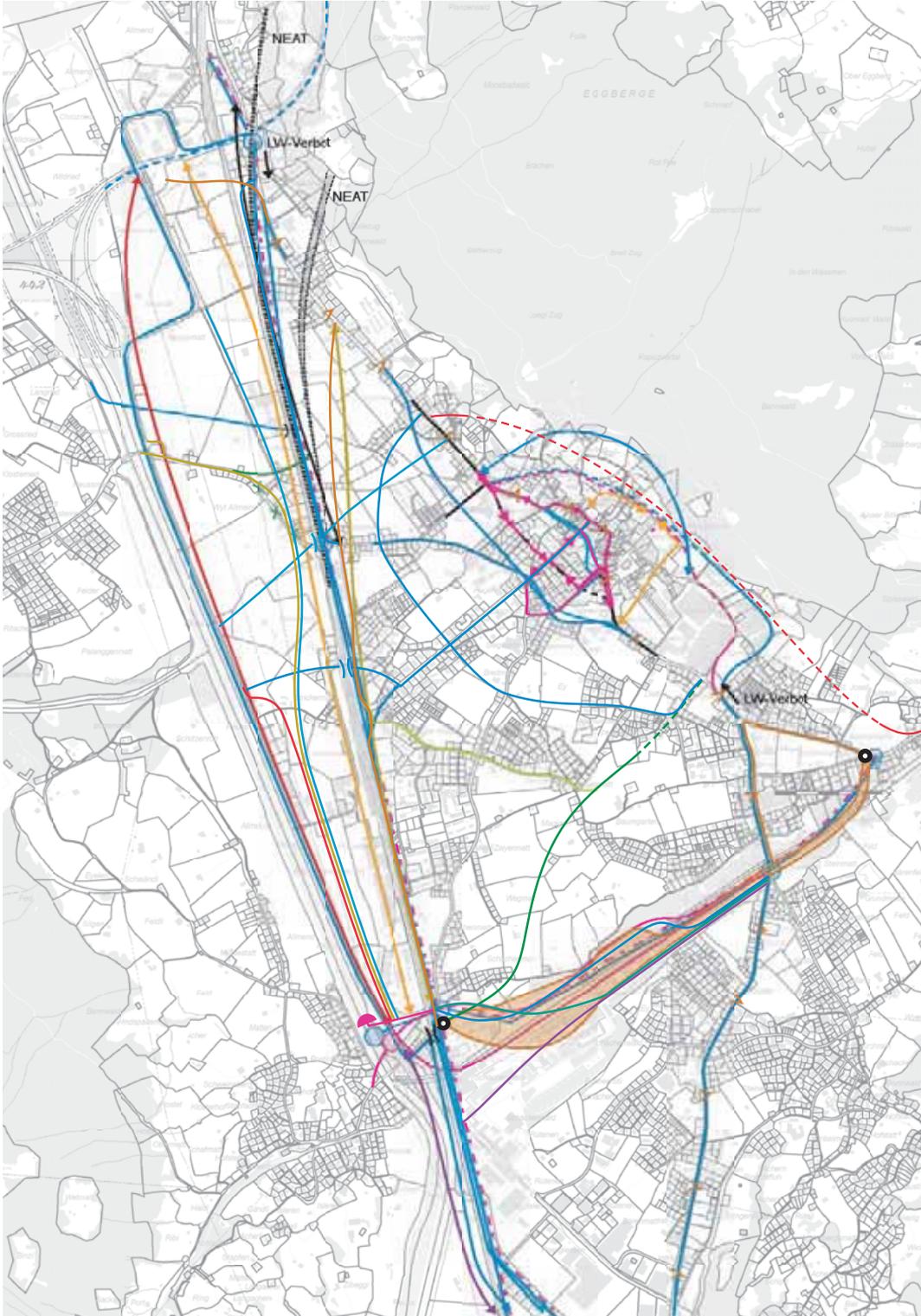
Die Suche nach neuen Verkehrsachsen

Bereits 1950 wurde ein Ausbau des Strassennetzes im Unteren Reusstal ausserhalb des Siedlungsgebiets skizziert. In den letzten vierzig Jahren wurden immer wieder Vorschläge und Studien für eine **Entlastung der Siedlungsgebiete vom Strassenverkehr** erarbeitet. Dabei wurden je nach Studie unterschiedliche Zielsetzungen verfolgt: einerseits wurden Kernumfahrungen von Altdorf geplant, die zum Ziel hatten, den Dorfkern zu entlasten; andererseits wurde mit neuen Längsachsen im Talboden eine Entlastung vom Durchgangsverkehr angestrebt. Daneben wurde eine Vielzahl von gemischten oder kombinierten Lösungen entworfen. Im Jahr 1994 wurde erstmals eine Lösung mit einem neuen Autobahnanschluss im Raum Attinghausen und einer West-Ost-Verbindung (WOV) entlang des Schächens skizziert, die eine grundsätzliche Neuorganisation des Verkehrsnetzes ermöglichen würde.

Die Rahmenbedingungen für den Korridor einer WOV sind im REUR klar festgehalten. Um die **REUR Ziele** zu erreichen, konzentrierten sich die **Untersuchungen der Varianten** unter Einbezug der Erkenntnisse aus den früheren Studien auf die Frage des Nutzens eines **Halbanschlusses** bzw. einer **Schächenwaldstrasse** sowie möglicher Kombinationen.

Die nachstehende Abbildung zeigt alle Linienführungen, die im Lauf der Zeit untersucht wurden.

VARIANTENFÄCHER ALLER UNTERSUCHTEN LINIENFÜHRUNGEN



Quellen:

Kartenhintergrund: Übersichtsplan Kanton Uri

Linienführungen: Bericht Variantenspektrum für eine Entlastungsstrasse Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Uri, S-ce consulting AG

Die Erkenntnisse

Alle Elemente des rGVK sind zur Erreichung der Gesamtziele notwendig. Dabei gelten folgende Zusammenhänge:

- **Die Kombination Halbanschluss A2 Altdorf Süd und WOV** ist verkehrlich die beste Lösung, weil sie die Siedlungsgebiete am Besten entlastet.
- **Der Halbanschluss A2 Altdorf Süd allein bietet zu wenig Vorteile**, um als Lösung weiterverfolgt zu werden. Die Entlastung im Zentrum Altdorf wäre wesentlich geringer als mit einer WOV und die Rynächtstrasse bzw. der Bahnhofplatz Altdorf würden mit Zusatzverkehr belastet.
- **Die WOV soll direkt im Kreisel Wysshus angeschlossen werden**, weil mit einer Linienführung südlich des Schächens das Verbindungsstück auf der Umfahrungsstrasse zusätzlich belastet wird.
- **Ein Halbanschluss A2 Altdorf Süd** kann aus Sicht des ASTRA bewilligt werden, weil er hilft, die regionalen Verkehrsprobleme zu lösen ohne Nachteile auf der Nationalstrasse zu erzeugen.
- **Für das ASTRA ist ein Halbanschluss A2 Altdorf Süd** immer im Zusammenhang mit einer WOV zu sehen, damit die Hauptstrasse des Bundes, die heute durch das Zentrum Altdorf führt, direkt vom neuen Halbanschluss aus auf kurzem Weg zur Klausenstrasse geführt werden kann.

Lösungsansätze mit Querspangen zwischen der Industriestrasse und der Gotthardachse im Bereich Seedorferstrasse, Bahnhof Altdorf oder Gründligasse oder ein hangseitiger Umfahungstunnel sind allesamt nicht zielführend, weil sie keine oder nur eine unzureichende Entlastung der Siedlungsgebiete bewirken und im Konflikt mit grundsätzlichen Randbedingungen stehen. Dies hat zur Schlussfolgerung geführt, dass die Kombination Halbanschluss A2 Altdorf Süd und WOV – Kreisel Wysshus bis Gotthardstrasse – nach wie vor als Bestvariante zu betrachten ist.

Im zukünftigen Verkehrssystem wird die WOV zusammen mit dem neuen A2 Halbanschluss Altdorf Süd zu einer optimalen Verteilung der Verkehrsströme führen. So kann ein wesentlicher Teil der Fahrten von und nach Norden direkt über die Nationalstrasse geführt werden, statt wie heute über die Gotthardstrasse. Mit der neuen Verkehrsachse können die Siedlungsgebiete entlastet werden, und der öffentliche Verkehr erfährt eine Verbesserung in der Zuverlässigkeit des Busbetriebs. Durch die Entlastung der Gotthardstrasse kann der Langsamverkehr aufgewertet werden. Gleichzeitig erhalten die Gemeinden Bürgeln und Schattdorf einen direkten Zugang zu vielen Arbeitsplätzen. Zudem sieht die RUAG Real Estate AG eine solche Verbindung als Chance für die zukünftige Entwicklung des ganzen RUAG-Geländes.

Zur Klärung der Notwendigkeit des oberen Teils der WOV – Gotthardstrasse bis Klausenstrasse – wurde zusätzlich ein Expertenbericht in Auftrag gegeben. Die Resultate zeigen, dass die Ziele des rGVK mit geringen Einschränkungen auch erreicht werden können, wenn der obere Teil der WOV über das bestehende Strassennetz – Gotthardstrasse bis Klausenstrasse – geführt wird. Durch die Entlastungen auf den heutigen Verkehrsachsen bietet sich die Möglichkeit den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr auf den meisten Strassenabschnitten zu verbessern.

Die West-Ost-Verbindung (WOV)

Die aktuell vorliegenden Analyse-Daten erlauben den Schluss, dass aus verkehrsplanerischer Sicht auf die Verbindung zwischen der Gotthard- und Klausenstrasse, durch eine neue Strasse, verzichtet werden kann und trotzdem die Mehrheit der Ziele des Gesamtkonzepts erreicht werden können.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist der Verzicht auf eine neue Strasse im oberen Abschnitt aus heutiger Sicht sachlich richtig, da dieser verhältnismässig und verkehrsplanerisch zufriedenstellend ist. Mit dem Verzicht auf eine neue Strasse im oberen Teil lässt sich eine erhöhte Akzeptanz finden. Vor allem auch, weil damit das Gebiet Rüteli und der Wald im oberen Teil verschont werden können.

Das Resultat aus dieser Analyse:

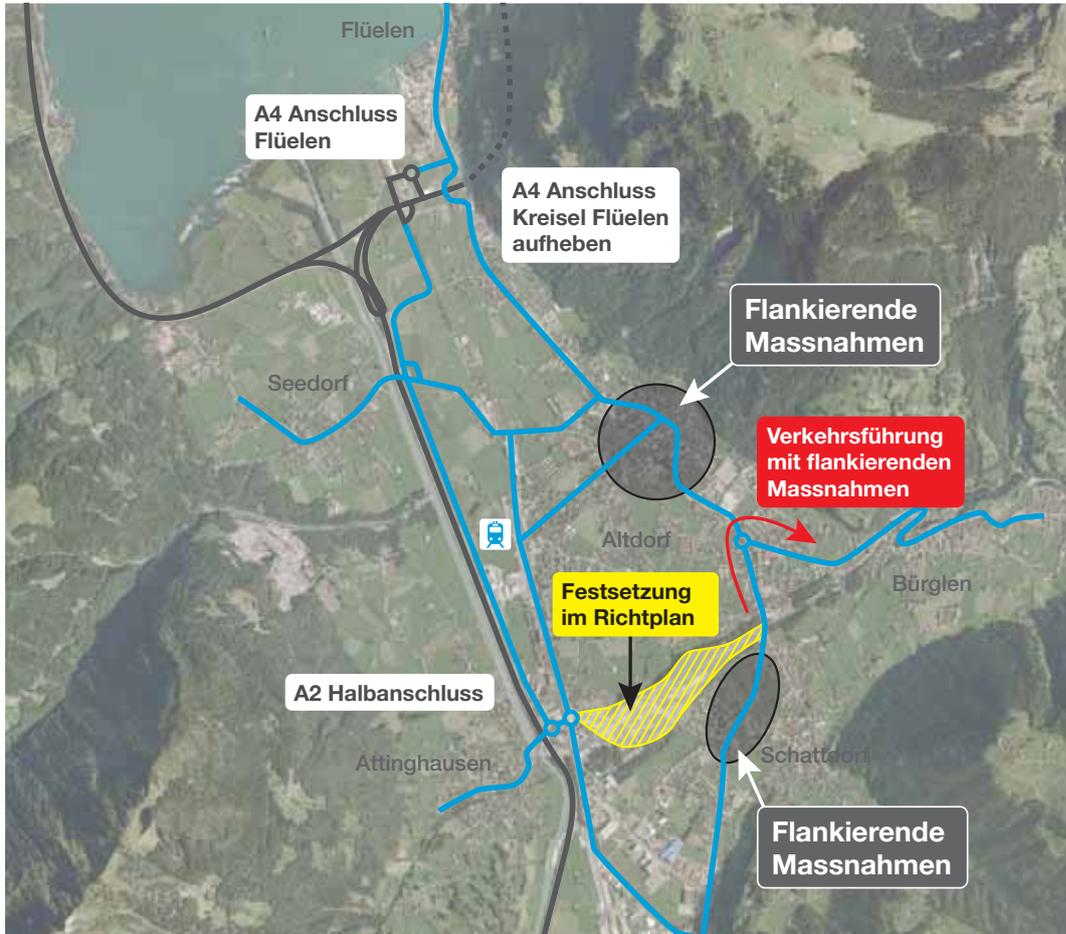
- 1. An der WOV als verkehrlich beste Lösung wird festgehalten.**
- 2. Der Korridor für die WOV vom Kreisel Wysshus bis Gotthardstrasse wird im Richtplan festgesetzt.**
Die Festsetzung erfolgt mit dem Hinweis, dass der ausgeschiedene Korridor möglichst umgehend auf die Linienführung zu reduzieren ist, damit der nicht beanspruchte Raum den Nutzern bald wieder zur Verfügung steht.
- 3. Die Gotthardstrasse von der Schächenbrücke bis zum Kollegikreisel (mit flankierenden Massnahmen) und weiter die Klausenstrasse Richtung Bürglen werden bei einer Realisierung der WOV als oberer Abschnitt der WOV genutzt.**
- 4. Der im Richtplanentwurf als Zwischenergebnis vorgesehene obere Abschnitt der WOV, von der Gotthardstrasse bis hin zur Klausenstrasse, ist hinfällig und wird im Richtplan nicht aufgenommen.**

In weiteren Arbeiten sind die Zielkonflikte mit dem Naherholungskonzept Schächenwald zu bewerten und die notwendigen flankierenden Massnahmen für den Abschnitt der Gotthardstrasse vom Kreisel Kollegi bis Schächenbrücke zu untersuchen.

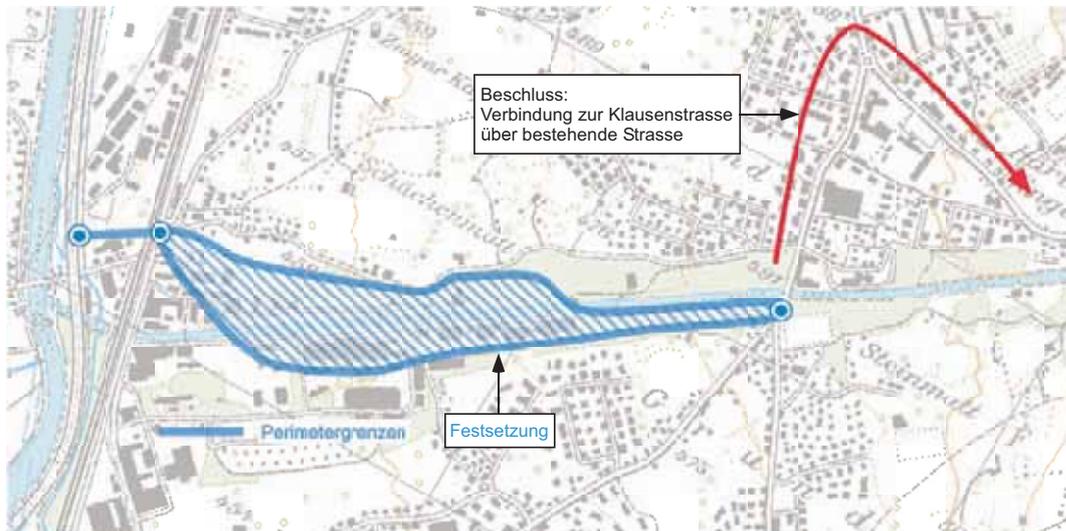
Im zukünftigen Verkehrssystem wird die WOV zusammen mit dem neuen Halbanschluss zu einer optimalen Verteilung der Verkehrsströme führen.

VERKEHRSREGIME

LÖSUNG



PERIMETER WEST-OST-VERBINDUNG (WOV)



Wirkung des rGVK: Entlastung und Aufwertung der Siedlungsräume

Die Realisation des rGVK und deren Massnahmen führen zu einer deutlichen Entlastung und Aufwertung der Siedlungsräume:

- **Entlastung** der Gotthardachse in Altdorf und Schattdorf und Abbau der Stausituationen sowie **Reduktion** der Trennwirkung der Strasse.
- **Verbesserung** der **Zuverlässigkeit des Busbetriebs** insbesondere auf der Gotthardachse.
- **Bessere Bedingungen für Fussgänger und Velofahrer** entlang der Gotthardachse.
- Erhöhung der **Verkehrssicherheit** für den Velo- und Fussverkehr.
- **Reduktion der Lärmimmissionen und der Luftbelastung** in den Siedlungsgebieten.

Für die einzelnen Gemeinden (von Norden nach Süden) ergeben sich die Mehrwerte des rGVK wie folgt:

Flüelen

- Direkte Anbindung an den Autobahnanschluss Flüelen
- Direkte Strassenverbindung nach Altdorf ohne Kreuzen der A4
- S-Bahn-Haltestelle Reider als Umsteigepunkt Schiff-Bahn-Bus
- Entlastung des Siedlungsgebiets vom Bahnlärm
- Aufwertung der Velorouten

Seedorf

- IR-Halte im Bahnhof Altdorf
- Bessere Busverbindungen zum Bahnhof Altdorf
- Aufwertung der Velorouten

Altdorf

- Entlastung der Gotthardachse und Abbau der Stausituationen
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des Busbetriebs
- Voraussetzungen für die städtebauliche Aufwertung des Ortszentrums (Tellgasse/Schmiedgasse)
- IR-Halte im Bahnhof Altdorf
- Bessere Bedingungen für zu Fuss Gehende und Velofahrer entlang der Gotthardachse
- Bessere Busverbindungen zum Bahnhof Altdorf
- Aufwertung der Velorouten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr
- Reduktion des Schleichverkehrs durch die Quartiere
- Reduktion der Lärmimmissionen
- Reduktion der Luftbelastung

Bürglen

- Direkter Zugang zum Autobahnanschluss Altdorf Süd (Attinghausen)
- Bessere Busverbindungen zum Bahnhof Altdorf
- Aufwertung der Velorouten
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr

Schattdorf

- Direkter Autobahnanschluss Altdorf Süd von/nach Norden (statt Umweg über Erstfeld)
- Flankierende Massnahmen auf der Gotthardstrasse reduzieren die Trennwirkung der Strasse zwischen den zwei Dorfteilen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velo- und Fussverkehr entlang der Gotthardstrasse
- Reduktion des Schleichverkehrs durch die Quartiere (insbesondere Rüttistrasse)
- Bessere Busverbindungen zum Bahnhof Altdorf
- Aufwertung der Velorouten
- Reduktion Lärmimmissionen entlang der Gotthardstrasse

Attinghausen

- Direkter Autobahnanschluss Altdorf Süd von/nach Norden
- Bessere Anbindung an die Klausenstrasse
- IR-Halte im Bahnhof Altdorf
- Bessere Busverbindungen zum Bahnhof Altdorf
- Neue Veloverbindung zum Bahnhof Altdorf
- Aufwertung der Velorouten

Erstfeld

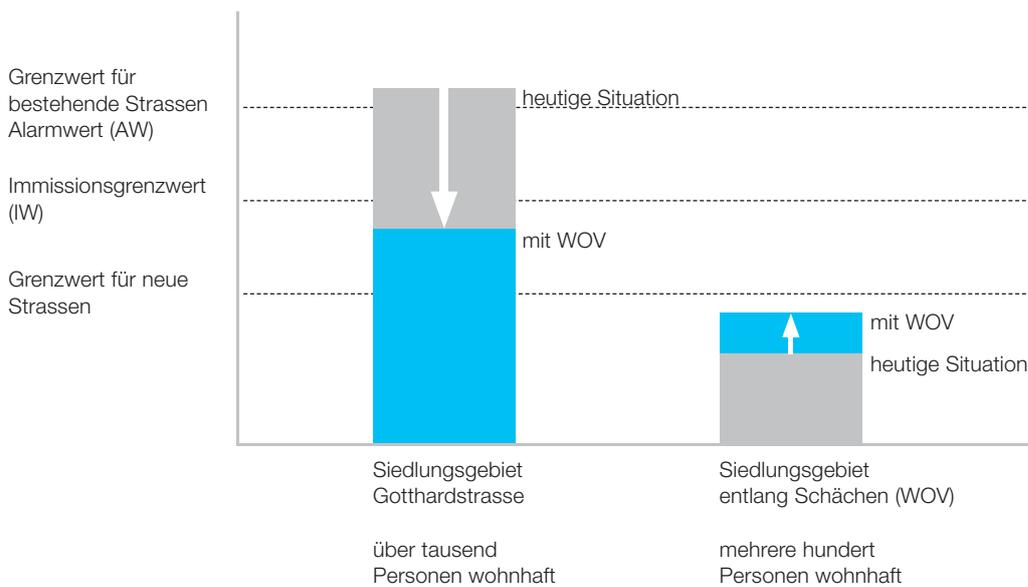
- Entlastung des Autobahnanschlusses Erstfeld
- Aufwertung des Strassenraums in der Ortsdurchfahrt
- Insgesamt geringe Veränderungen

Verbesserung der Lärmbelastung in den Siedlungsgebieten

Die Untersuchung der Veränderungen der Lärm- und Luftbelastungen hat gezeigt, dass die Lärmbelastung in schwach besiedelte, wenig belastete Gebiete verschoben wird und die stärker besiedelten, zentralen Siedlungsgebiete entlastet werden. Die Zunahme der Belastung im Siedlungsgebiet entlang des Schächens bleibt aber unter dem Grenzwert für neue Strassen.

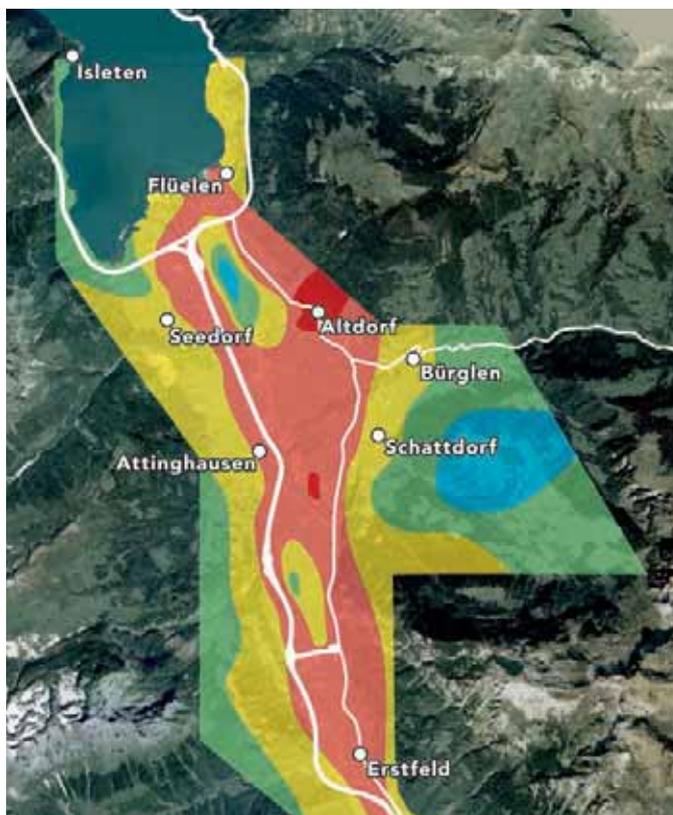
In der nachstehenden Abbildung ist die Differenz der Lärmbelastung mit/ohne West-Ost-Verbindung dargestellt.

LÄRMBELASTUNG

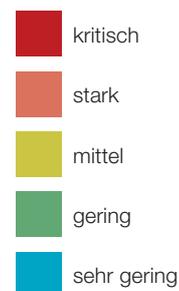


Verbesserung der Luftbelastung in den Siedlungsgebieten

Zwischen 2008 und 2010 wurde im Kanton Uri die Luftqualität mit der Methode der Flechtenkartierung erstmals grossräumig erfasst. Diese Methode erlaubt eine flächendeckende Aussage über die aktuelle Gesamtluftbelastung. Je mehr verschiedene Arten von Baumflechten auftreten, desto geringer ist die Luftbelastung. Die nachstehende Visualisierung zeigt das Resultat dieser Flechtenuntersuchung, welches in einer Luftgütekarte mit fünf Belastungsstufen dargestellt wird.



Heutige Gesamtbelastung der Luft



Innerhalb des untersuchten Gebiets leben ca. 29 500 Personen, das sind 84 % der Urner Bevölkerung. Der Grossteil des Unteren Reusstals und die Gebiete entlang der A2 im oberen Reusstal weisen eine hohe bis sehr hohe Schadstoffbelastung der Luft auf. Gut 15 000 Urnerinnen und Urner oder 45 % der Bevölkerung sind regelmässig einer übermässigen Luftbelastung ausgesetzt.

Quellen:
Kartenhintergrund: Lisag Uri, Altdorf
Visualisierung: Luftgütekarte Flechtenuntersuchungen 2008–2010, Amt für Umweltschutz, Uri

Bei den Luftschadstoffen ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei den Lärmbelastungen. Die Schadstoffemissionen entlang der dicht besiedelten Gotthardachse nehmen ab, während die Gebiete entlang der Autobahn und der West-Ost-Verbindung stärker belastet werden. Mit der neuen Verbindung wird eine Verbesserung der lufthygienischen Situation erreicht, weil die Emissionen grossflächig verteilt werden. Insgesamt resultiert eine deutliche Verbesserung der Luftbelastung für die Reusebene.

Die flankierenden Massnahmen

In den Siedlungsgebieten müssen flankierende Massnahmen ergriffen werden deren Ziel es ist, die Wirkung der WOV und des neuen **Halbanschlusses** zu gewährleisten und die Verhältnisse vor allem für den **öffentlichen Verkehr** und den **Langsamverkehr** entlang der Gotthardachse zu verbessern. Weil die heutige Verbindung über die Gotthardstrasse den kürzesten und schnellsten Weg zur Nationalstrasse Richtung Norden darstellt, ist die **Schliessung des Kreisels in Flüelen**, im Zusammenhang mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung und einer möglichen Linienführung des NEAT Axentunnels, eine sehr wirksame Massnahme für die Verkehrsverlagerung. Bis zum Zeitpunkt der Schliessung müssen alternative Massnahmen vorgesehen werden.

Zusätzlich müssen im Zentrum von Altdorf und auf der Gotthardstrasse in Schattdorf Massnahmen vorgesehen werden, die den Durchgangsverkehr erschweren, den Ziel-/Quellverkehr aber nicht verhindern. Mit der WOV, ohne neue Strasse im oberen Teil, wird der Verkehr von der Schächenbrücke bis zum Kiesel Kollegi zunehmen. Im Rahmen der Planungen sind flankierende Massnahmen zu prüfen welche den öffentlichen Verkehr fördern und die Verkehrssicherheit, insbesondere des Langsamverkehrs, sicherstellen, damit die Ziele trotzdem erreicht werden können.



Quellen:

1 Stadt Sursee

2 Fussverkehr Schweiz, Gemeinde Sissach BL

3 Stadt Horw

4 Stadt Horw

Bereit für die Zukunft

Der Kanton Uri will die wirtschaftliche Entwicklung im Unteren Reusstal stärken und hierfür Voraussetzungen schaffen. Weil dabei mit weiteren Verkehrszunahmen zu rechnen ist und die Beeinträchtigungen durch den Verkehr entlang der Gotthardachse bereits heute sehr stark sind, ist eine grundsätzliche Neuorganisation des Strassennetzes notwendig. Mit dem **Halbanschluss A2**, der **WOV** und den **flankierenden Massnahmen** kann die heutige Längsachse deutlich entlastet werden, sodass attraktive Ortszentren entstehen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs wesentlich reduziert werden können.