

Vreni Walker-Epp
Husen, Meien
Landrätin CVP
6484 Wassen

Motion „Wintersichere Notstrasse Husen-Meiendörfli“

Herr Präsident
Meine Damen und Herren

I. Antrag

Gestützt auf Art. 116 der Geschäftsordnung des Landrates des Kantons Uri ersuchen die erstunterzeichnende, der zweitunterzeichnende Landrat und die mitunterzeichnende Landrätin den Urner Regierungsrat, die Realisierung der wintersicheren Notstrasse Husen-Meiendörfli, wie sie vom Stimmvolk an der Volksabstimmung vom 06. Dezember 1987 bewilligt worden war, in den nächsten zehn Jahren in Etappen zu vollziehen.

II. Begründung

Das Urner Stimmvolk hat an der Volksabstimmung vom 06. Dezember 1987 dem Strassenbauprogramm 1987 zugestimmt. Darin enthalten war unter anderem die wintersichere Notstrasse zwischen den Weilern Husen und Meiendörfli.

In der Botschaft an das Urner Stimmvolk haben der Regierungsrat und der Landrat die wintersichere Notstrasse „Husen-Meiendörfli“ wie folgt begründet:

„Das Meiental ist ganzjährig besiedelt. Im Winter wird die Strasse bis Färnigen geöffnet; sie ist aber nicht lawinensicher. In den letzten Jahren war die Strasse bis Meien pro Winter an 5 bis 24 Tagen geschlossen. Es entspricht einem alten Wunsch des Meientals, die Verbindung ins Tal im Winter sicher zu gestalten. Im Strassenbauprogramm 1987 wird deshalb aufgenommen eine Winternotstrasse Husen-Meien in Form zweier 300 m bzw. 500 m langer Tunnels. Die Ausgaben von 12 Millionen Franken gelten als frei und sind Bestandteil des Rahmenkredites.“

Die Begründungen des Regierungsrates und des Landrates zur Verwirklichung des erwähnten Vorhabens haben nichts an Aktualität verloren. Folgende zusätzliche Überlegungen rechtfertigen die Dringlichkeit der wintersicheren Notstrasse „Husen-Meiendörfli“:

- Die Realisierung der wintersicheren Notstrasse Husen-Meiendörfli ist ein altes und das wichtigste Anliegen der Meientaler Bevölkerung an den Kanton Uri. Man wartet seit 25 Jahren auf die Ausführung dieses Bauvorhabens.
- Keine Verbindungsstrasse in die Seitentäler ist so häufig geschlossen wie jene von Wassen ins Meiental. Gemäss Angaben der Urner Baudirektion ist die Sus-

tenstrasse zwischen Wassen und Meien in einem durchschnittlichen Winter während 14 Tagen aufgrund Lawinengefahr gesperrt. Im Winter 2011/2012 war diese Strasse sogar während 65 Tagen gesperrt.

- Seit der definitiven Schliessung der Gesamtschule Meien im Jahre 2002 durch den Landrat hat dieses Projekt eine noch grössere Bedeutung erhalten, weil die Meientaler Schulkinder wegen der Kreisschullösung den gefährdeten Strassenabschnitt täglich mehrmals zu durchqueren haben.
- Entscheidende Bedeutung hat eine sichere Strassenverbindung für die Pendlerinnen und Pendler. Arbeitgeber verlangen heutzutage die fast uneingeschränkte Verfügbarkeit ihrer Arbeitnehmenden. Dieser Umstand ist der Grund, warum auch heute noch viele junge Meientalerinnen und Meientaler gezwungen sind, das Tal zu verlassen.
- Die einzige Strassenverbindung ins Meiental dient für die Grund- und Notfallversorgung, aber auch für den touristischen Verkehr.
- Bei der Verwirklichung der wintersicheren Notstrasse Husen-Meiendörfli geht es letztlich auch um die Grundsatzfrage dezentrale Besiedelung - ja oder nein. Oder anders ausgedrückt, unterstützt man die Bevölkerung mit einer sicheren Strassenverbindung in ihren Bemühungen für ein lebenswertes Dasein.

Leider herrschte bei den kantonalen Instanzen bis im Jahre 2009 in Sachen Verwirklichung der wintersicheren Notstrasse Husen-Meiendörfli Funkstille. Mit Beschluss vom 09. Dezember 2009 hat der Regierungsrat den Bruttoverpflichtungskredit aus dem Strassenbauprogramm 1987 für die Notstrasse Husen-Meiendörfli aufgelöst. Dieser Kredit ist bis ins Jahr 2009 immer in der Verpflichtungskreditkontrolle der Kantonsrechnung nachgeführt worden.

Es ist verständlich, dass die Behörden und Bevölkerung von Wassen und Meien vom Regierungsratsbeschluss sehr enttäuscht sind. Man kann es kaum glauben, dass der Volkswille von 1987 ausser Kraft gesetzt wurde. Der Gemeinderat Wassen hat deshalb den Regierungsratsbeschluss durch einen renommierten Juristen prüfen lassen. Alt Bundesrichter Dr. iur. Karl Hartmann kommt dabei in seinem Bericht zu folgender Schlussfolgerung:

„Die vom Regierungsrat abgegebene Begründung vermag den Beschluss, mit dem die betreffenden Kredite als gegenstandslos erklärt und aufgelöst wurden, nicht zu rechtfertigen. Ob zusätzliche oder andere Gründe vorliegen, die das Vorgehen der Regierung stützen könnten, ist nicht bekannt, erscheint aber fraglich.“

III. Finanzielle Überlegungen

Seit der Einführung der NFA unterstützt der Bund die Kantone nicht mehr mit objektbezogenen Subventionen. Dafür gewährt er den Kantonen unter den Titeln „Globalbeiträge an Hauptstrassen“, „Pauschalbeiträge aus dem Infrastrukturfonds“, „Kantonsanteile am Reinertrag der LSWA“ sowie „nicht werkgebundene Beiträge an die Strassenlasten der Kantone“ jährliche Beiträge. Diese zweckgebundenen Bundesbeiträge betragen für den Kanton Uri jährlich rund 30 Millionen Franken. Der Kanton Uri

hat aufgrund dieser neuen Bundesregelung in den letzten Jahren für den Strassenbereich weniger finanzielle Mittel aufgewendet als Erträge aus dem Strassenbereich generiert worden sind. Der saldierte Mehrertrag für die Jahre 2004 bis 2011 beträgt mehr als 25 Millionen Franken.

Es ist unbestritten, dass die wintersichere Notstrasse Husen-Meiendörfli viel Geld kostet. Es gehört aber zu den edlen Aufgaben des Staates, das Mögliche für die Sicherheit der Bevölkerung zu unternehmen. Die mit dieser Motion vorgeschlagene Etappierung sowie Ausführung während der nächsten 10 Jahren ermöglicht eine für Uri tragbare Finanzierung.

Im Namen der Unterzeichnenden danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung.

IV. Beilagen

- Bericht von alt Bundesrichter Dr. iur. Karl Hartmann, Altdorf, zuhanden des Gemeinderates Wassen betreffend kantonale Verpflichtungskredite (Strassenbauprogramm 1987) vom 23. April 2013
- Zusammenstellung der Baudirektion/Amt für Tiefbau Uri; Strassensperrungen der Sustenstrasse 2000 bis 2013 zwischen Wassen und Meien resp. Meien und Färnigen

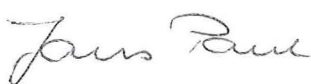
Meien/Wassen, 26. Juni 2013

Die Erstunterzeichnerin:



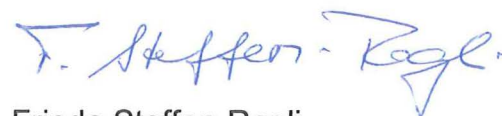
Verena Walker-Epp

Der Zweitunterzeichner:



Paul Jans-Käch

Die Mitunterzeichnerin:



Frieda Steffen-Regli

Dr. Karl Hartmann
Pfyffermatt 5
6460 Altdorf

Bericht

zuhanden des Gemeinderates Wassen betreffend kantonale Verpflichtungskredite (Strassenbauprogramm 1987)

Eine wintersichere Verbindung ins Meiental ist für die Gemeinde Wassen und vor allem für die Bevölkerung der Talschaft lebenswichtig. Entsprechend gross ist das Interesse, dass der Kanton seiner Erschliessungspflicht nachkommt. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach dem Umfang der Pflicht. Für die Beurteilung massgebend ist das

Strassenbauprogramm 1987

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 bewilligte das Urner Volk für die Verwirklichung des Strassenbauprogramms 1987 einen Rahmenkredit von 22.5 Mio. Franken, die mutmasslich effektiv verbleibende Belastung wurde mit 5.4 Mio. Franken angegeben (vgl. Botschaft des Regierungsrates im Amtsblatt des Kantons Uri Nr. 43 vom 30. Oktober 1987 [im Folgenden zitiert: Botschaft, Seitenzahl]).

Im Strassenbauprogramm enthalten war u.a. die **Sustenstrasse**. Dazu hielt die erwähnte Botschaft auf Seite 1069 fest:

„Das Meiental ist ganzjährig besiedelt. Im Winter wird die Strasse bis Färnigen geöffnet; sie ist aber nicht lawinensicher. In den letzten Jahren war die Strasse bis Meien pro Winter an 5 bis 24 Tagen geschlossen. Es entspricht einem alten Wunsch des Meientals, die Verbindung ins Tal im Winter sicherer zu gestalten. Ins Strassenbauprogramm wird deshalb aufgenommen eine Winternotstrasse Husen - Meien in Form zweier 300 m bzw. 500 m langer Tunnels. Die Ausgaben von 12 Mio. Franken gelten als frei und sind Bestandteil des Rahmenkredites.

Die Sustenstrasse führt zwischen Gorezmettlen und Klein-Sustli der sogenannten Oberplattiflue entlang. Diese Strecke ist als steinschlägig bekannt. In den Jahren 1988 und 1989 sollen nun zwei kurze, aber massive Steinschlaggalerien gebaut und Schutzhäge zwischen den Galerien errichtet werden. Die Kosten von ca. 5 Mio. Franken gelten als gebunden.“

Kommentar dazu: Das zweite in der Botschaft enthaltene Vorhaben zwischen Gorezmettlen und Klein-Sustli wurde mit dem Bau der Steinschlaggalerie unterhalb der sogenannten Hinterfeldplanggen ausgeführt. Anzufügen ist, dass dieser Streckenabschnitt der Sustenstrasse nicht der ganzjährigen Erschliessung des bewohnten Gebietes des Meientals dient und deshalb von untergeordneter Bedeutung ist.

Zum weiteren Geschehen

1. Die betreffenden Kredite wurden nicht benutzt, in der betreffenden Kontrolle der Kantonsrechnung aber laufend nachgeführt. Mit Beschluss vom 9. Dezember 2009 (Nr. 2000-774-R-150-13) hielt der Regierungsrat fest, er habe inzwischen „eine neue Strategie Strassen verabschiedet, die als Grundlage für den zukünftigen Bau und Unterhalt der Strassen dient. Die alten Strassenbauprogramme werden in der genehmigten Form nicht mehr ausgeführt.“ Gleichzeitig erklärte er die bewilligten Kredite per 31. Dezember 2009 „als gegenstandslos und aufgelöst“. Mitgeteilt wurde der Beschluss (nur) dem Amt für Finanzen, der Finanzkontrolle, den Sekretariaten der Finanz- und der Baudirektion sowie der Baudirektion selber.

2. Am 22. November 2010 erkundigte sich der Gemeinderat Wassen bei der Baudirektion Uri nach dem Stand der Dinge und wollte u.a. wissen, welche Massnahmen die Direktion als wichtig und machbar erachte, um die Strassen in die Seitentäler der Randgemeinden sicher und ganzjährig befahrbar zu machen, und in welcher Zeitperiode diese Massnahmen umgesetzt würden. Die Baudirektion verwies in ihrer abschlägigen Antwort vom 20. Dezember 2010 auf den Regierungsratsbeschluss vom 9. Dezember 2009.

3. In der Folge ging - so scheint es aufgrund der Akten - offenbar nichts; es herrschte Stille. Am 4. November 2011 wandten sich die Einwohnergemeinden Andermatt, Hospental, Realp, Spiringen, Unterschächen und Wassen an den Urner Gemeindeverband. Sie verwiesen auf ihren jahrelangen Kampf gegen die Abwanderung und wollten ihre seit 20 Jahren bestehende Forderung für „eine wintersichere, ganzjährig offene Zufahrt in die Seitentäler“ neu angehen. Unter Hinweis auf das vom Volk beschlossene (von der Regierung aber nicht vollzogene) Strassenbauprogramm 1987 verlangten sie vom Verband, „in dieser unbefriedigenden Problematik gegenüber dem Urner Regierungsrat tätig zu werden. Insbesondere sollen die nicht realisierten Projekte in den neuen kantonalen Richtplan und in den Finanzplan einfließen.“ Der Gemeindeverband leitete die Eingabe an den Regierungsrat weiter. In der Folge lud die in der Sache zuständige Baudirektion „zu einer Informationsveranstaltung ein, um all Ihre Fragen zu beantworten und mit Ihnen ins Gespräch zu kommen“ (Schreiben vom 21. Dezember 2011). Die Zusammenkunft fand am 23. Januar 2012 statt; über Verlauf und Inhalt des Gesprächs gibt das von der Baudirektion geführte Protokoll Auskunft. Abschliessend sicherte der Baudirektor zu, das Gespräch im Landrat zu thematisieren, und schlug vor, „das Thema im April 2012 mit dem neuen Rahmenprogramm Strassenunterhalt aufzunehmen“ (Protokoll, Seite 3 [vgl. in diesem Zusammenhang auch E-Mail Felix Ziegler vom 24. Januar 2012]).

Am 2. August 2012 wandte sich der Gemeinderat Wassen erneut an den Urner Regierungsrat. Er beklagte sich, dass die im Januar abgegebenen Zusicherungen nicht eingehalten worden seien. Ausserdem wünschte er Auskunft auf die folgenden Fragen:

1. Wann bekommen wir die von der Baudirektion Uri in ihrem Schreiben vom 20. Dezember 2010 in Aussicht gestellte Antwort?
2. Aus welchen Gründen hat die Baudirektion Uri uns Gemeindevertreter entgegen der anlässlich der Informationsveranstaltung vom 23. Januar 2012 gemachten Zusicherungen im Zusammenhang mit der landrätlichen Vorlage zum „Rahmenprogramm Strassenunterhalt 2008-2012“, nicht mit den versprochenen Unterlagen bedient?
3. Wir sind klar der Meinung, dass – im gleichen Zug mit der durch den Urner Landrat geforderten Planung der Galerie Böschen – nun endlich die gemäss Terminplan des Strassenbauprogramms 1987 in den Jahren 1990-1992 zur Ausführung vorgesehene und vom Volk beschlossene „Wintersichere Notstrasse Husen – Meien“ angegangen wird. Die Planung ist damals bereits erfolgt und zeigte Kosten von 12 Mio. Franken auf. Wie stellen Sie sich zu dieser Forderung?
4. Wie sieht die entsprechende Budget- und Zeitplanung des Regierungsrats für die Realisierung der geschilderten Forderung „Wintersichere Notstrasse Husen – Meien“ aus?

Auf diese Eingabe hin teilte die Baudirektion dem Gemeinderat mit, sie möchte die „Fragen anlässlich einer separaten Sitzung beantworten“ (Schreiben vom 7. September 2012). Das Gespräch fand am 3. Oktober 2012 statt.

4. Mit Schreiben vom 17. Januar 2013 nahm der Gemeinderat Wassen Bezug auf die erwähnte Sitzung und erkundigte sich bei der Baudirektion nach dem Stand der Dinge. Zur Verbindung Husen - Meien wollte er „wissen, was die angekündigte Prüfung bezüglich der Möglichkeit der Berücksichtigung von Massnahmen für die Verbindung Husen - Meien im nächsten Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen ergeben hat?“ Hierzu teilte die Baudirektion am 31. Januar 2013 mit: „Das nächste Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen betrifft die Periode 2016 - 2019. Die Planungsarbeiten dazu werden erst im Jahr 2015 konkretisiert. Neue bauliche Massnahmen würden allerdings eine Volksabstimmung bedingen.“

Beurteilung

1. Das Strassenbauprogramm 1987 bildete die „Grundlage für den Ausbau des ernerischen Strassennetzes in den nächsten Jahren: (...) Es hat den aktuellen Zustand des Strassennetzes aufzuzeigen und bekanntzugeben, welche Arbeiten in den nächsten Jahren realisiert werden sollen“ (Botschaft, Seite 1065). Entsprechend hiess es zum Antrag (Botschaft, Seite 1071):

Beim Strassenbauprogramm 1987 geht es nicht um den Bau neuer Strassen. Das Hauptgewicht liegt einerseits bei der Substanzerhaltung der bestehenden Strassen und andererseits bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und beim Schutz gegen Naturgewalten. Die Investitionen werden grossmehrheitlich in den Randregionen getätigt. Die Bewohner der Seitentäler sind auf gute, sicher zu befahrende Strassen angewiesen, die die einzige Verbindung zu den Talgemeinden bieten. Auch der öffentliche Verkehr (Postauto) hat sich allein auf diesen Strecken abzuwickeln. Gute, sichere Strassen sind ein wichtiges Mittel im Kampf gegen die Entvölkerung der Randgemeinden.

Gemäss Terminprogramm sollte die Sustenstrasse in den Jahren 1987 - 1992 saniert werden, der Abschnitt Husen - Meien (Winternotstrasse) in den Jahren 1990 - 1992.

2. Wie gesagt, wurden die vom Volk beschlossenen Vorhaben von den zuständigen Behörden nicht realisiert. Die Gründe hierfür gehen aus den vorliegenden Akten nicht klar hervor. Im Regierungsbeschluss vom 9. Dezember 2009, auf den sich die Baudirektion beruft, steht, es lägen „namhafte Gründe vor, die dem Regierungsrat erlaubten, das Strassenbauprogramm 1987 nicht wie vorgesehen zu verwirklichen“. Die Gründe erschöpfen sich allerdings in folgender Feststellung: „Das heutige Subventionssystem unterscheidet sich damit wesentlich von jenem, das dem Kreditbeschluss durch das Volk zugrunde lag“ (Beschluss, Seite 2). Diese Begründung hält nicht stand:

a) Der Regierungsrat sagt nicht, ob und welche sachlichen Gründe den Vollzug des Volksbeschlusses von 1987 verhinderten. Blosses Nichtstun genügt nicht als Rechtfertigung. Kaum zu helfen vermag auch der Hinweis, die Subventionspraxis des Bundes habe sich in der Zwischenzeit geändert. Er lenkt davon ab, dass die Behörden während Jahren nichts unternommen haben. Zudem wird mit keinem Wort erwähnt, ob (und allenfalls mit welchem Ergebnis) der Kanton in der Sache beim Bund vorstellig geworden wäre.

b) Entscheidend kann hier allein die - von der Regierung nicht beantwortete - Frage sein, ob die seinerzeit befürchteten Gefahren geringer geworden oder gar dahingefallen sind. Davon kann aber nicht die Rede sein. Die Lage hat sich im Gegenteil wegen der täglich notwendigen Schülertransporte nach Wassen und zurück verschärft. Zudem sind die Pendler auf eine wintersichere Strassenverbindung angewiesen.

3. Die Regierung erachtet den mit dem Strassenbauprogramm 1987 bewilligten Rahmenkredit als Verpflichtungskredit. Mit Blick auf die ins Feld geführten „namhaften Gründe“ (die nach ihrer Ansicht ein Abweichen vom Volksbeschluss gestatten) lässt sie mit Blick auf „Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri“ offen, ob „ein eigentlicher Auftrag vorliegt oder ob es sich um eine blosser Ermächtigung handelt“ (Beschluss, Seite 2), betrachtet dann aber doch „den damaligen Verpflichtungskredit als blosser Ermächtigung“ (Beschluss, Seite 3). Dazu Folgendes:

a) Das fragliche Strassenbauprogramm bzw. der Kredit zu dessen Verwirklichung wurde vom Volk in der Abstimmung vom 6. Dezember 1987 bewilligt. Der Hinweis des Regierungsrates im Beschluss von 2009 nimmt Bezug auf die später, am 14. Dezember 1994, vom Landrat erlassene Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri. Deren Artikel 23 Absatz 1 entspricht inhaltlich dem Artikel 39 Absatz 1 der neuen (gleichnamigen) Verordnung vom 21. Oktober 2009 (Finanzhaushaltsverordnung, FHV; Rechtsbuch 3.2111).

b) Die Artikel 38 und folgende der (neuen) Finanzhaushaltverordnung sind seit 1. Januar 2012 in Kraft. Artikel 39 Absatz 1 FHV „ermächtigt die zuständige Verwaltungseinheit, bis zu einer bestimmten Summe für einen bestimmten Zweck Verpflichtungen einzugehen.“ Aus dieser Formulierung kann aber nicht, wie auf den ersten Blick scheinen mag, abgeleitet werden, es liege im Ermessen der zuständigen Instanz, hier des Regierungsrates, ob sie von der Ermächtigung Gebrauch machen will oder nicht. Die Bestimmung ist vielmehr im Zusammenhang mit dem Strassenbauprogramm 1987 zu sehen. Darin wird aufgezeigt, „welche Arbeiten in den nächsten Jahren realisiert werden sollen“ (Botschaft, Seite 1065). Dieses **Sollen** enthält einen Auftrag und begründet eine entsprechende Pflicht des Regierungsrates. Die hier vertretene Auffassung wird bestätigt durch die Botschaft, denn dort heisst es, die Bewohner der Seitentäler seien auf gute und sichere Strassen angewiesen (vgl. oben zitierte Seite 1071).

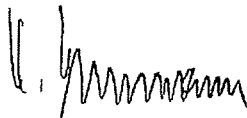
c) Nach Artikel 43 FHV verfällt ein Verpflichtungskredit dann, wenn der Zweck erreicht ist, das Vorhaben aufgegeben wird oder die Dauer des Verpflichtungskredites unbenutzt abgelaufen ist. Diese Voraussetzungen sind hier nicht erfüllt: Der Zweck, nämlich die Sicherheit der Strasse zu verbessern, ist nicht erreicht. Auch war der Kredit nicht befristet, wurde er doch in der Kantonsrechnung laufend nachgeführt. Das Vorhaben ist zudem nicht aufgehoben. Der Regierungsrat konnte dies nicht von sich aus tun, denn dazu fehlte ihm schlicht die Kompetenz. Oder anders gesagt: Mit dem Beschluss vom 9. Dezember 2009 hat der Regierungsrat seine Befugnisse - vermutlich - überschritten. Zumindest nennt er keine stichhaltigen Gründe, die sein Vorgehen rechtfertigen. Ob der Beschluss aus diesem Grund nicht nach aussen bekanntgegeben wurde, kann dahingestellt bleiben.

d) Ob andere Massnahmen zur Gewährleistung einer wintersicheren Strassenverbindung ins Meiental in Frage kommen könnten, bildet nicht Gegenstand dieses Berichts. Als nicht taugliche Lösung erweist sich der Vorschlag der Baudirektion, für die Schulkinder Übernachtungsmöglichkeiten in den Gemeinden des Reusstals zu schaffen. Dies hat der Gemeinderat Wassen der Baudirektion mit Schreiben vom 17. Januar 2013 mitgeteilt. Der Gemeinderat Wassen schreibt: „Aus Sicht des Gemeinderates Wassen wird dieses Angebot nicht weiter verfolgt, weil dies als Signal zur Entvölkerung der abgelegeneren Ortsteile sowie der Seitentäler des Urner Oberlandes verstanden werden könnte. Zudem fragen wir uns: Was „lernen“ unsere Kinder und Jugendlichen dabei über das Leben im Berggebiet? Aufgabe eines Gemeinderates ist es, der Jugend Mut und Zuversicht zu vermitteln und nicht zu zeigen, wie man „flüchtet““.

Zusammenfassung

Die vom Regierungsrat abgegebene Begründung vermag den Beschluss, mit dem die betreffenden Kredite als gegenstandslos erklärt und aufgelöst wurden, nicht zu rechtfertigen. Ob zusätzliche oder andere Gründe vorliegen, die das Vorgehen der Regierung stützen könnten, ist nicht bekannt, erscheint aber fraglich.

Altdorf, 23. April 2013



(Dr. Karl Hartmann)

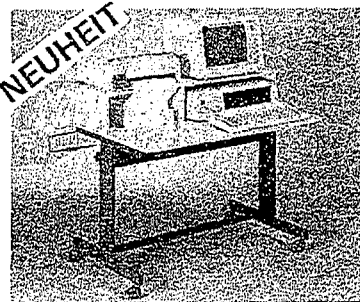
Beilagen

- Strassenbauprogramm 1987 mit Botschaft
- RRB Nr. 2009-774 R-150-13 vom 9. Dezember 2009; Verpflichtungskredite im Bereich Strassen; Auflösung

A.Z.
6460 Altdorf

Zu verkaufen neuer **Waschautomat**

für 5 kg, 220 Volt, nur Fr. 595.—. Mit Garantie, Service franko Platz.
Telefon 065 - 35 33 79

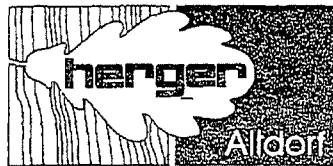


Der PC-Totaltisch

Der PC-Totaltisch schafft den kompakten EDV-Arbeitsplatz. Bildschirm, Tastatur, Diskettenstation, Drucker, Papier — alles hat seinen Platz. Und die Beine ihre Freiheit.

**Ihr Büromöbel-Fachgeschäft
mit der guten Beratung
und der grossen Auswahl**

An der Dätwylerstrasse 7
Telefon 044 - 2 10 70



AMTSBLATT DES KANTONS URI

Abonnementspreis jährlich Fr. 42.50. Amtliche Anzeigen 52,5 Rp., Inserate 68 Rp. die einspaltige Millimeterzeile.



Erscheint jeden Freitag.
Redaktion: Standeskanzlei Uri, Altdorf. Expedition: Gisler Druck AG, 6460 Altdorf

Inseratenannahme für Kanton Uri und übrige Schweiz:
Assa-Schweizer Annoncen AG, Luzern und Filialen

AZ 6460 Altdorf

Freitag, 30. Oktober 1987

Nr. 43

Amtlicher Teil

Abstimmungsdekret

Eidgenössische und Kantonale Volksabstimmungen

vom 6. Dezember 1987

1. Zeitpunkt und Abstimmungsvorlagen ..

Am 6. Dez. 1987 (Abstimmungstag) und im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen an den Vortagen finden eidgenössische und kantonale Volksabstimmungen statt über:

1.1 Eidgenössische Abstimmungsvorlagen

- Konzept Bahn 2000
- Änderung des Bundesgesetzes über die Krankenversicherung
- Volksinitiative «zum Schutz der Moore — Rothenthurm-Initiative»

1.2 Kantonale Abstimmungsvorlagen

- Gesetz über die Bevorschussung von Unterhaltsbeiträgen (Alimentenbevorschussungsgesetz)
- Gesetz über den Ladenschluss, das Marktwesen und das Wandergewerbe (LMG)
- Änderung der Verordnung über die Entschädigung der kantonalen Behörden im Nebenamt
- Kredit für das Strassenbauprogramm 1987
- Kredit für das Projekt «Waldbauliche Wiederinstandstellung Artinghauser Waldungen»

Artikel 24

¹ Behördemitglieder und Funktionäre im Nebenamt, die mit einem Fixum entschädigt werden, haben Anspruch auf den 13. Monatslohn nach den Bestimmungen der Dienst- und Besoldungsverordnung für die Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung¹⁾.

² Die Anpassung der Fixa und der Stundenhonoraransätze an die Teuerung erfolgt entsprechend den Bestimmungen der Dienst- und Besoldungsverordnung für die Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung¹⁾.

II.

Diese Änderungen unterstehen dem fakultativen Referendum. Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten²⁾.

Im Namen des Landrates
Der Präsident: Paul Meyer
Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber

¹⁾ RB 2.4211

²⁾ Vom Regierungsrat in Kraft gesetzt am..., AB vom...

BOTSCHAFT zum Strassenbauprogramm 1987

Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987

KURZFASSUNG

Das Strassenbauprogramm ist Grundlage für den Ausbau des ernerischen Strassennetzes in den nächsten Jahren. Der vom Volk zu genehmigende Rahmenkredit beinhaltet nur die sogenannten «freien Ausgaben». Daneben gibt es noch die «gebundenen Ausgaben», die nicht der Zustimmung des Volkes bedürfen. Bei diesen Ausgaben handelt es sich um Bauvorhaben, die dringend an die Hand genommen werden müssen, wie Sanierung einsturzgefährdeter Bauwerke, Eliminierung von Gefahrenstellen und dergleichen.

Mit dem Strassenbauprogramm 1987 entsteht im Kanton Uri kein einziger zusätzlicher Meter Strasse. Die Anstrengungen im Strassenbau der nächsten Jahre gelten der Sanierung der zum Teil altersschwachen und aus dem letzten Jahrhundert stammenden Strassen, der Erhöhung der Sicherheit gegen Naturgewalten und schliesslich der Hebung der Verkehrssicherheit. So erfasst das Strassenbauprogramm 1987 die Klausenstrasse, die Furkastrasse, die Oberalp-, Susten- und die Gotthardstrasse, um vor allem die nötigen Sanierungsarbeiten leisten zu können. Bei der Bristenstrasse geht es darum, die Wintersicherheit zu erhöhen und die Rynächtstrasse wie die Strasse in Bauern sollen soweit als nötig saniert und den Anforderungen an die Verkehrssicherheit angepasst werden. Diese Übersicht zeigt, dass mit dem Strassenbauprogramm 1987 vor allem die Randregionen berücksichtigt werden sollen. Die totalen Baukosten für sämtliche unter dem Titel «freie Ausgaben» laufenden Massnahmen betragen 22,5 Mio. Franken. Daran sind mutmassliche Bundessubventionen von 17,1 Mio. Franken zu erwarten, so dass dem Kanton eine effektive Belastung von 5,4 Mio. Franken verbleiben wird.

AUSFÜHRLICHER BERICHT

Sinn und Zweck des Strassenbauprogrammes

Das Strassenbauprogramm hat den aktuellen Zustand des Strassennetzes aufzuzeigen und bekanntzugeben, welche Arbeiten in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. Dabei sollen nicht nur jene Bauvorhaben aufgezeigt werden, die gemäss Finanzordnung der Zustimmung des Volkes bedürfen, sondern auch jene, die in der Kompetenz des Landrates liegen.

Der Landrat des Kantons Uri hat erstmals Ende 1951 dem Urner Volk die Vorlage zu einem Strassenbauprogramm 1952—1961 unterbreitet. Hauptziel dieses Programmes war der Ausbau des Gotthardpasses von Göschenen bis zur Kantonsgrenze Uri/Tessin sowie der Ausbau der Innerortsstrecken in Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Bürglen. Das 2. Strassenbauprogramm für die Periode 1961—1970 enthielt als Hauptaufgabe die Totalsanierung der Oberalpstrasse und die Teilsanierung der Furkastrasse. Das Schwergewicht des Strassenbauprogrammes 1971—1980 lag beim Ausbau der Klausenstrasse zwischen Bürglen und Spiringen und der Innerortsstrecke von Unterschächen und beim Bau von Steinschlag- und Lawingalerien an der Sustenstrasse zwischen Wassen und Feden. Das jüngste Strassenbauprogramm 1981—1985 hatte angesichts der damals herrschenden Unsicherheit bezüglich der Höhe der Bundessubventionssätze nur noch eine Laufzeit von fünf Jahren. Es umfasste nur den Bau des Lehnenviaduktes Bergli—Remsenberg oberhalb Urigen an der Klausenstrasse (Bauende 1987), die Restaurierung der Dorfstrasse in Andermatt (Bauende 1986) und den Umbau des Bahnhofplatzes in Altdorf (noch nicht begonnen).

Es zeigte sich, dass bei keinem Strassenbauprogramm alle bewilligten Bauvorhaben während der vorgegebenen Laufzeit realisiert werden konnten. Deshalb wird im neuen Strassenbauprogramm 1987 auf die Festlegung eines Endtermins verzichtet; aus dem Terminprogramm (Anhang II) geht aber die Absicht der Behörden hervor, in welcher Zeitspanne die einzelnen Objekte realisiert werden sollen.

Finanzrechtliche Bemerkungen zum neuen Strassenbauprogramm

Gemäss Finanzordnung des Kantons ist zwischen «freien» und «gebundenen» Ausgaben zu unterscheiden. Alle Aufwendungen, die für eine sichere Abwicklung des Verkehrs nach dem jeweiligen Stand der Technik dienen, gelten als gebunden und können vom Landrat beschlossen werden. Unter dem Begriff «Sichere Abwicklung des Verkehrs» hat man einerseits die Bauwerkssicherheit und andererseits die Verkehrssicherheit zu verstehen. Alle anderen Strassenausgaben sind frei, d.h. sie müssen vom Volk beschlossen werden, wenn sie 500 000 Franken übersteigen. Diese gegenüber früher etwas geänderte Rechtsauffassung soll einerseits gewährleisten, dass die Funktionsfähigkeit unseres Strassennetzes erhalten bleibt. Andererseits aber soll das Volk nicht von einer Mitbestimmung ausgeschlossen werden. Denn nach wie vor gelten alle Neubauten von Strassen sowie alle Ausbauten von Strassen, bei denen die Bauwerksicherheit zu keinen Sorgen Anlass gibt und bei denen keine akuten Verkehrssicherheitsprobleme bestehen, als freie Ausgaben. Ebenfalls unter diese Kategorie fallen Massnahmen, die zu einer tatsächlichen Ausweitung oder Änderung der ursprünglich vorgesehenen Zweckbestimmung einer Strasse führen.

Der Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm 1987 ist ein Bruttokredit, d.h. hievon abzuziehen wären die Bundesbeiträge, um die effektive Bela-

stung des Kantons errechnen zu können. Dieses Vorgehen ist nötig, weil die Bundessubventionen zurzeit noch nicht rechtlich verbindlich zugesichert sind. Für den Stimmbürger bedeutet das jedoch, dass er praktisch nicht mit Kantonsausgaben von 22,5 Millionen, sondern mit 5,4 Millionen rechnen muss, die den Kanton effektiv belasten werden.

Strassenbauprogramm 1987

Klausenstrasse

Die Klausenstrasse wurde in den Jahren 1892—1899 als Fahrstrasse mit einer minimalen Breite von 4,8 m erbaut. Im Rahmen der früheren Strassenbauprogramme konnte die Strecke Kollegium Altdorf—Trudelingen ausgebaut werden. Der Abschnitt Trudelingen—Spiringen (Hergerig) ist im Bau, respektive steht kurz vor Baubeginn. Oberhalb von Spiringen wurden kleine Teilstrecken neu gebaut, respektive saniert; zu erwähnen sind die Innerortsstrecke von Unterschächen, Bergli—Remsenberg (Lehnenviadukt) und Friteren—Seelital. An den übrigen Strecken gab es mit Ausnahme der Staubfreimachung (Belag) und der laufenden Reparaturen keine wesentlichen Änderungen.

Klausenstrasse: Länge total (UR)	36.790 km (100%)
davon ausgebaut	6.8 km (18%)
im Bau	3.6 km (10%)
prov. ausgebaut	3.0 km (8%)
ausbaubedürftig	23.390 km (67%)

An der Klausenstrasse zeigen die talseitigen, aus Trockenmauerwerk bestehenden Stützmauern zunehmende Zerfallerscheinungen. Die Mauern, die damals für den Postkutschen- und den Fuhrwerksverkehr ausgelegt worden sind, müssen nun seit Jahrzehnten einen immer intensiver werdenden Automobilverkehr ertragen, wobei besonders die schweren Fahrzeuge (Postauto, Cars, Lastwagen) sich negativ auswirken. Auf die Dauer sind die alten Bauwerke dieser Beanspruchung nicht gewachsen.

In den nächsten Jahren gilt es, die unter das Strassenbauprogramm 71—80 fallenden Arbeiten von Witterschwanden bis Spiringen inklusiv der Innerortsstrecke abzuschliessen. Der vom Volk damals zur Verfügung gestellte Kredit dürfte für die Fertigstellung des Werkes bis Spiringen ausreichen.

Im Rahmen des Strassenbauprogrammes 1987 soll neu die Strecke Spiringen—Unterschächen ausgebaut und mit einem einseitigen Trottoir versehen werden. Die Baukosten belaufen sich auf 18 Mio. Franken. Davon entfallen 7 Mio. auf Teilstrecken, die aus Gründen der Bauwerksicherheit heute noch nicht dringend saniert werden müssen (freie Ausgaben). Die Strasse soll aber durchgehend erneuert werden; damit kann vermieden werden, dass sich ausgebaut und nicht ausgebaut kurze Abschnitte in bunter Folge ablösen, was hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht empfehlenswert ist. Die erwähnten

7 Mio. Franken freie Ausgaben sind Teil des vom Volk einzuholenden Rahmenkredits.

Oberhalb von Unterschächen gilt es aus Gründen der Bauwerksicherheit, verschiedene Teilstrecken zu sanieren. Die näheren Einzelheiten und auch die Kosten werden erst nach Erarbeitung eines Sanierungsprojektes genannt werden können. Dabei sollen die besiedelten Gebiete entsprechend ihrer Nutzung erschlossen, im übrigen aber soll der Passcharakter der Strasse erhalten bleiben.

Furkastrasse

Die in den Jahren 1864—1866 erbaute Furkastrasse von Realp bis zur Passhöhe weist eine Fahrbahnbreite von 4.5—5.0 m auf. Im Rahmen des Strassenbauprogrammes 1961—1970 konnte die Strasse teilweise saniert und mit einem provisorischen bituminösen Belag versehen werden. Die Zufahrt von Hospental nach Realp ist ausgebaut; die Betonstrasse von Zumdorf bis vor Realp (Länge 1.7 km) muss aber infolge zunehmender Zerfallserscheinungen total neu gebaut werden.

Furkastrasse: Länge total Urnergebiet	17.9 km (100%)
davon ausgebaut	3.7 km (21%)
provisorisch ausgebaut	2.7 km (15%)
ausbaubedürftig	11.5 km (64%)

Grosse Probleme ergeben sich zwischen Leimloch und Tiefenbach (Joggenen). Hier quert die Strasse einen in geologisch ungünstiger Formation liegenden Rutschhang. Mit gewissen Massnahmen soll versucht werden, die Erosion des Hanges zu verlangsamen. Im übrigen wird die Strasse in diesem Bereich einen dauernden erhöhten Unterhalt erheischen. Im Strassenbauprogramm ist vorgesehen, erste Massnahmen im Gebiet Joggenen zu treffen, eine Mauer unterhalb der Passhöhe neu zu erstellen und die Betonstrasse Zumdorf—Realp zu sanieren (Baukosten 8,9 Mio. Franken, gebundene Ausgaben).

Oberalpstrasse

Die Oberalpstrasse wurde innerhalb des Strassenbauprogrammes 1961—1970 ausgebaut. Was noch fehlt, ist eine Beleuchtung in der Oberalpgalerie. Diese soll im Jahre 1988 montiert werden (Baukosten 0,5 Mio. Franken, gebundene Ausgaben).

Sustenstrasse

Die Sustenstrasse wurde in den Jahren 1938—1946 erbaut. Im Rahmen des Strassenbauprogrammes 1971—1980 konnten die Tunnels oberhalb Wassen saniert und zwischen dem Oberen Leggisteintunnel und Feden eine Stein-schlag- und Lawinengalerie erstellt werden (Bauende 1987).

Das Meiental ist ganzjährig besiedelt. Im Winter wird die Strasse bis Färnigen geöffnet; sie ist aber nicht lawinensicher. In den letzten Jahren war die Strasse bis Meien pro Winter an 5 bis 24 Tagen geschlossen. Es entspricht einem alten Wunsch des Meientals, die Verbindung ins Tal im Winter sicherer zu gestalten. Ins Strassenbauprogramm 1987 wird deshalb aufgenommen eine Winternotstrasse Husen—Meien in Form zweier 300 m bzw. 500 m langer Tunnels. Die Ausgaben von 12 Mio. Franken gelten als frei und sind Bestandteil des Rahmenkredits.

Die Sustenstrasse führt zwischen Goretzmattlen und Klein-Sustli der sogenannten Oberplattflue entlang. Diese Strecke ist als steinschlägig bekannt. In den Jahren 1988 und 1989 sollen nun zwei kurze, aber massive Steinschlaggalerien gebaut und Schutzhäge zwischen den Galerien errichtet werden. Die Kosten von ca. 5 Mio. Franken gelten als gebunden.

Gotthardstrasse

Für die Gotthardstrasse sieht das Strassenbauprogramm nur kleine Ergänzungen vor. Die grösste davon ist die Schliessung der Lücke des Trottoirs zwischen dem Bruustalbach und dem Schützen in Silenen. Während auf der Erstfelderseite (Dorf—Unterführung Erstfeld-Süd) das Trottoir, respektive unabhängige Fusswege kurz vor der Bauvollendung stehen, fehlen solche Einrichtungen auf der Silenerseite. Mit dem Bau des Trottoirs soll gleichzeitig die sehr enge Strasse ausgebaut werden.

Im Bereich der Fellibücke gibt es grosse Felsbrocken zu sichern und in Gurtellen das Trottoir Richtung Norden zu verlängern. Die Gesamtkosten von 3,2 Mio. Franken gelten als gebunden.

Bauerstrasse

Die Strasse in Bauen innerorts stammt noch von der 1955 eröffneten Güterstrasse. Vor dem Dorf läuft die Strasse über einen 100 m langen, stark baufälligen Lehnenviadukt. Die Brücke wurde bereits mehrmals repariert, zuletzt im Jahre 1984. Aus Sicherheitsgründen musste ein «Stahlkorsett» angebracht werden. Trotz dieser Flickarbeiten kommt man nicht umhin, die Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Bereits seit langer Zeit wird auf dem nur 3.6 m breiten Strässchen das Fehlen eines Trottoirs bemängelt.

Mit der Totalsanierung des Lehnenviaduktes — er soll durch eine aufgelöste, bepflanzbare Stützmauer ersetzt werden — soll gleichzeitig seeseits ein Trottoir erstellt werden. Das Strässchen selber soll seinen heutigen Charakter grundsätzlich behalten. Die Kosten belaufen sich auf 2,5 Mio. Franken und gelten als gebunden.

Bristenstrasse

Die 3,9 km lange Bristenstrasse entspricht auf weiten Strecken nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die grössten Sorgen bereitet aber im Winter

die sogenannte Breitlaur unmittelbar vor dem Dorfeingang. Bristen ist auf eine sichere Strassenverbindung ins Tal angewiesen. Die überwiegende Zahl der Arbeitnehmer (mehr als 200) findet ihr Auskommen ausserhalb des Dorfes. Zudem besuchen etwa 45 Schulkinder die Kreisschule in Silenen. Die Strasse blieb in den letzten Jahren im Winter bis zu neun Tagen geschlossen. Wie im Meiental konnte auch hier die Lösung in Form einer «Winternotstrasse» gefunden werden, die als Tagbautunnel erstellt und wieder eingedeckt wird. Beidseits der Tunnelportale werden Lawinenleitdämme errichtet. Die Baukosten betragen 3,5 Mio. Franken und gelten als freie Ausgaben.

Kornmattstrasse (Bahnhofplatz Altdorf)

Der Umbau des Bahnhofplatzes in Altdorf ist Bestandteil des Strassenbauprogrammes 1981—1985. Dieses Bauvorhaben kann nur in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Altdorf und den SBB (Unterführung, Erschliessung Industriegebiet östlich des Bahnhofes) erfolgen. Die Gemeinde Altdorf hat erst im Frühjahr 1987 einen entsprechenden Kreditbeschluss gefasst, so dass die Bauarbeiten des Kantons im Herbst 1988 aufgenommen werden können.

Rynächtstrasse

Die enge Unterführung beim Restaurant «Walter Fürst» — sie dient als Ortsverbindung nach Attinghausen — stellt seit Jahren ein Verkehrshindernis dar. Zum besseren Schutz der Fussgänger soll nördlich der bestehenden Unterführung eine separate Fussgängerunterführung (etwa analog der Secdorferstrasse) errichtet werden. Die Baukosten werden auf Fr. 700 000. — geschätzt und gelten als gebunden.

Rahmenkredit zum Strassenbauprogramm 1987

Unter den vom Volk zu genehmigenden Rahmenkredit fallen — wie gesagt — nur die freien Ausgaben des Strassenbauprogrammes 1987. Es sind dies:

Klausenstrasse

Ausbau der Strecke Spiringen—Unterschächen, soweit die Aufwendungen nicht als gebunden gelten.

Baukosten brutto Fr. 7 Mio.

Subventionssatz des Bundes 83 %

Nettokosten zulasten des Kantons Fr. 1,19 Mio.

Sustenstrasse

Bau einer «Winternotstrasse» zwischen Husen und Meiendörfli

Baukosten brutto Fr. 12 Mio.

Subventionssatz des Bundes 81 %

Nettokosten zulasten des Kantons Fr. 2,28 Mio.

Bristenstrasse

Bau einer «Winternotstrasse» im Bereich der Breitlaur vor Bristen

Baukosten brutto Fr. 3,5 Mio.

Subventionssatz des Bundes 45 %

Nettokosten zulasten des Kantons Fr. 1,925 Mio.

Total Baukosten brutto Fr. 22,5 Mio.

Total Nettokosten zulasten des Kantons Fr. 5,395 Mio.

(Preisstand anfangs 1987)

Antrag

Beim Strassenbauprogramm 1987 geht es nicht um den Bau neuer Strassen. Das Hauptgewicht liegt einerseits bei der Substanzerhaltung der bestehenden Strassen und andererseits bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und beim Schutz gegen Naturgewalten. Die Investitionen werden grossmehrtlich in den Randregionen getätigt. Die Bewohner der Seitentäler sind auf gute, sicher zu befahrende Strassen angewiesen, die die einzige Verbindung zu den Talgemeinden bieten. Auch der öffentliche Verkehr (Postauto) hat sich allein auf diesen Strassen abzuwickeln. Gute, sichere Strassen sind ein wichtiges Mittel im Kampf gegen die Entvölkerung der Randgemeinden.

Darum empfehlen Ihnen der Landrat und der Regierungsrat, dem Kredit für das Strassenbauprogramm 1987 zuzustimmen.

Anhang

— Beschluss über den Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm 1987 (Anhang I)

— Vorgesehenes Terminprogramm (Anhang II)

Vorlage zuhanden der Volksabstimmung

BESCHLUSS über den Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm 1987

(Volksabstimmung vom...)

Das Volk des Kantons Uri,

gestützt auf Artikel 24 Buchstabe c der Kantonsverfassung¹⁾,

beschliesst:

Artikel 1

Für die Verwirklichung des Strassenbauprogrammes 1987 wird ein Rahmenkredit von brutto 22,5 Mio. Franken bewilligt, woran mutmassliche Bundessubventionen von 17,1 Mio. Franken zu erwarten sind, sodass dem Kanton eine effektive Belastung von 5,4 Mio. Franken verbleiben wird.

Artikel 2

Die Bausumme gründet auf dem Kostenindex anfangs 1987.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Im Namen des Volkes
Der Landammann: Hans Zurluh
Der Kantonsdirektor: Dr. Peter Huber

¹⁾ RB 1.1101

Vorgesehenes Terminprogramm für das Strassenbauprogramm 1987 (Kosten in Mio. Franken)		Länge in	Gesamt-kosten	Program-1971-80 resp. 80-85	Freie Ausgaben	Gebundene Ausgaben
Kantonsstrassen 1. Klasse		4880	15,8	15,8	7,0	11,0
Klausenstrasse						
Wilerchwanden—Spüringen (Ausbau)						
Spüringen—Unerschieden (Ausbau)						
Bergli—Ramsenbergr (Viadukt, Fertigstellung)		550	18,0	2,5		
Tunnel Windegg—Nesslenbahn (Mauersanierung)		240	2,0			
Furkastrasse		1700	5,0			
Zumdorf—Reap (Sanierung Betonstrasse)		360	2,9			
Leimloch—Tiefenbach (Futschverbau)		345	1,0			
Krumkehr—Furka (Sanierung Mauern)						
Oberalpsstrasse						
Galerie Oberalpssee (Belichtung)						
Sustenstrasse						
Ob. Leigstelslunnen—Feden (Galerie, Fertigstellung)		640	12,0	0,8	12,0	
Husen—Meien (Winter-Notstrasse)		800	5,0			
Oberplattlüh (Steinschlaggefahr)		140	5,0			
Gollhardstrasse						
Erstfeld—Stienen (Trottoir)		1050	2,2			
Fellbüche (Festsicherung)		30	0,5			
Gurtellen (Trottoir)		90	0,5			
Kantonstrassen 2. Klasse						
Bauerstrasse						
Bühl—Iselen (Sanierung), Ausführung N2						
Lehnerwiedl Bauen (Sanierung)		110	2,5			
Bristenstrasse		180	3,5			
Kornmattstrasse						
Breilau (Winter-Notstrasse)						
Bahnhofplatz Altdorf (Neubau)		300	1,2			
Rynhöhlstrasse						
Walter Furst (Fussgängerunterführung)						

Kantonale Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987

Gemeinden	Stimmberechtigte	Alimentenbevorschussungsgesetz						Gesetz über den Ladenschluss, das Marktweesen und das Wandergewerbe					
		Stimmende	leer	ungültig	In Betracht fallend	Ja	Nein	Stimmende	leer	ungültig	In Betracht fallend	Ja	Nein
Altdorf	5577	2518	65	2	2451	1735	716	2482	95	6	2381	1638	743
Andermatt	1051	598	21	1	576	377	199	597	31	1	565	361	204
Attinghausen	899	383	6	—	377	238	139	385	9	—	376	232	144
Bauen	139	80	—	—	80	64	16	83	—	1	82	63	19
Bürglen	2342	897	25	4	868	515	353	874	47	2	825	468	357
Erstfeld	2902	1452	74	8	1370	875	495	1435	96	7	1332	857	475
Flüelen	1127	535	15	1	519	283	236	536	25	—	511	303	208
Göschenen	463	239	12	1	226	144	82	241	14	1	226	139	87
Gurtellen	577	261	29	—	232	105	127	261	40	—	221	94	127
Hospental	185	103	1	1	101	52	49	102	—	2	100	54	46
Isenthal	344	134	7	—	127	55	72	134	4	—	130	74	56
Realp	158	55	1	—	54	33	21	57	1	—	56	35	21
Schatt Dorf	2991	1143	31	—	1112	678	434	1149	46	—	1103	634	469
Seedorf	936	400	13	2	385	254	131	398	17	1	380	250	130
Seelisberg	403	204	9	3	192	104	88	203	11	3	189	112	77
Silenen	1504	553	24	—	529	282	247	548	33	—	515	270	245
Sisikon	227	175	8	4	163	83	80	162	13	4	145	73	72
Spiringen	651	246	12	—	234	92	142	247	14	—	233	97	136
Unterschächen	433	162	9	5	148	63	85	164	10	3	151	64	87
Wassen	434	194	9	1	184	115	69	190	10	1	179	102	77
Total	23343	10332	371	33	9928	6147	3781	10248	516	32	9700	5920	3780

Stimmbeteiligung: 44,25%

Stimmbeteiligung: 43,90%

Einsprachen gegen die Gültigkeit dieser kantonalen Abstimmung sind, gemäss Artikel 83 des Gesetzes über die geheimen Wahlen, Abstimmungen und die Volksrechte (WAVG) vom 21. Oktober 1979 binnen 5 Tagen beim Regierungsrat zu erheben.

Kantonale Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987

Standeskanzlei Uri

Gemeinden	Stimmberechtigte	Änderung der Verordnung über die Entschädigung der kant. Behörden im Nebenamt						Kredite für das Strassenbauprogramm 1987					
		Stimmende	leer	ungültig	In Betracht fallend	Ja	Nein	Stimmende	leer	ungültig	In Betracht fallend	Ja	Nein
Altdorf	5577	2507	73	4	2430	1156	1274	2513	67	11	2435	1425	1010
Andermatt	1051	601	25	1	575	260	315	603	22	1	580	388	192
Attinghausen	899	384	6	—	378	161	217	386	5	—	381	237	144
Bauen	139	83	—	—	83	41	42	83	—	—	83	59	24
Bürglen	2342	889	30	2	857	340	517	895	27	4	864	507	357
Erstfeld	2902	1448	60	7	1381	582	799	1456	67	7	1382	771	611
Flüelen	1127	545	23	—	522	204	318	537	15	—	522	255	267
Göschenen	463	240	7	1	232	105	127	239	10	2	227	139	88
Gurtellen	577	241	32	—	209	75	134	309	27	—	282	150	132
Hospental	185	116	1	2	113	48	65	106	2	3	101	63	38
Isenthal	344	135	2	—	133	53	80	141	3	—	138	97	41
Realp	158	56	1	—	55	29	26	56	1	—	55	35	20
Schatt Dorf	2991	1160	28	—	1132	438	694	1159	32	—	1127	664	463
Seedorf	936	404	10	2	392	182	210	409	12	3	394	256	138
Seelisberg	403	204	11	3	190	86	104	203	8	3	192	103	89
Silenen	1504	573	24	—	549	192	357	567	30	1	536	308	228
Sisikon	227	157	9	4	144	58	86	161	5	4	152	86	66
Spiringen	651	249	7	—	242	87	155	250	8	—	242	169	73
Unterschächen	433	168	8	3	157	59	98	169	7	3	159	108	51
Wassen	434	195	8	1	186	69	117	199	5	1	193	131	62
Total	23343	10355	365	30	9960	4225	5735	10441	353	43	10045	5951	4094

Stimmbeteiligung: 44,36%

Stimmbeteiligung: 44,73%

Einsprachen gegen die Gültigkeit dieser kantonalen Abstimmung sind, gemäss Artikel 83 des Gesetzes über die geheimen Wahlen, Abstimmungen und die Volksrechte (WAVG) vom 21. Oktober 1979 binnen 5 Tagen beim Regierungsrat zu erheben.

Altdorf, 11. Dezember 1987

Standeskanzlei Uri



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

9. Dezember 2009

Nr. 2009-774 R-150-13 Verpflichtungskredite im Bereich Strassen; Auflösung

An der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 wurde das Strassenbauprogramm 1987 mit einem Rahmenkredit von brutto 22.5 Millionen Franken für freie Ausgaben gutgeheissen (RB 50.1122). Der Landrat hat zur gleichen Zeit für das Strassenbauprogramm mittelbar gebundene Ausgaben 33.8 Millionen Franken bewilligt. Im September 1998 hat der Landrat zudem für das Ausbauprogramm Furkastrasse, Abschnitt Realp - Passhöhe, einen Brutto Rahmenverpflichtungskredit in der Höhe von 41 Millionen Franken als mittelbar gebundene Ausgaben beschlossen. Diese Kredite sind formell noch bestehend und werden in der Verpflichtungskreditkontrolle der Kantonsrechnung laufend nachgeführt. Der Restbetrag dieser Verpflichtungskredite per 2009 beträgt: Strassenbauprogramm 1987 freie Ausgaben Fr. 21'989'269.--, gebundene Ausgaben Fr. 5'749'029.--; Ausbauprogramm Furkastrasse Fr. 32'664'525.--.

Der Botschaft an das Volk und den Kreditbeschlüssen des Landrats liegt eine Darstellung bei, die die einzelnen Strassenzüge nennt, den hierfür zu verwendenden finanziellen Anteil und den Zeitrahmen, innert welchem das Ausbauvorhaben verwirklicht werden soll. Inzwischen hat der Regierungsrat eine neue Strategie Strassen verabschiedet, die als Grundlage für den zukünftigen Bau und Unterhalt der Strassen dient. Die alten Strassenbauprogramme werden in der genehmigten Form nicht mehr ausgeführt.

Der Regierungsrat
zieht in Erwägung:

1. Sachverhalt

Die aufgeführten Kreditbeschlüsse basierten auf nach alter Ordnung subventionierten Mehrjahrsprogrammen des Bundes. Inzwischen ist die NFA rechtskräftig geworden, die

einen Systemwandel mit sich brachte im Bereich der Bundessubventionen für Kantonsstrassen. Zudem hat der Regierungsrat eine Strategie verabschiedet, die klare Prioritäten setzt im Bereich des Strassenausbaus und -unterhalts und die sich nicht in allen Teilen mit den früheren Kreditbeschlüssen deckt. Dies veranlasste den Regierungsrat, deren Umsetzung nicht weiterzuverfolgen.

2. Allgemeine Bemerkungen zum Verpflichtungskredit

Nach Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111) gibt der Verpflichtungskredit "in der Regel dem Regierungsrat die Ermächtigung, bis zu einer bestimmten Summe für einen bestimmten Zweck finanzielle Verpflichtungen einzugehen". Verpflichtungskredite werden als Objekt-, Rahmen- und Zusatzkredite bewilligt (Abs. 3).

Bewilligt das Volk einen solchen Kredit, kann das, trotz der blossen "Ermächtigung" nach Artikel 23 FHV, für den Regierungsrat auch eine Verpflichtung beinhalten, die freigegebenen Mittel für den vorgesehenen Zweck auch tatsächlich zu verwenden. Ob ein eigentlicher Auftrag vorliegt oder ob es sich um eine blosser Ermächtigung handelt, ist von Fall zu Fall zu prüfen. Hat also das Volk einen Kredit für einen bestimmten Zweck gesprochen, tat es dies in der Meinung, dass der Kredit für diesen Zweck auch verwendet wird. Immerhin erlaubt die Lehre, auf das Projekt zu verzichten, wenn triftige Gründe dagegen sprechen.

Ob diese in der Lehre vertretene Auffassung auch dem staatspolitischen Verständnis im Kanton Uri entspricht, kann offen bleiben. Denn so oder anders liegen namhafte Gründe vor, die dem Regierungsrat erlaubten, das Strassenbauprogramm 1987 nicht wie vorgesehen zu verwirklichen:

- a) Das Volk ging bei seiner Entscheidung davon aus, dass der Bund die einzelnen Bauobjekte mit namhaften Subventionen unterstützen werde. Diese Subventionszusicherungen hat der Bund bis heute nicht rechtsverbindlich abgegeben. Ohne diese durfte der Regierungsrat den Verpflichtungskredit nicht beanspruchen, auch wenn das Volk rechtlich Bruttokredite bewilligte. Denn es ist klar, dass der Hinweis auf namhafte Bundessubventionen wesentlich dazu beigetragen hat, einen positiven Abstimmungsentscheid zu erreichen.
- b) Die damals in Aussicht gestellten, wesentlichen Subventionszusicherungen (über 50 Prozent) können heute gar nicht mehr so abgegeben werden. Denn seither hat

der Bund sein Subventionssystem mit der Einführung der NFA grundsätzlich geändert. Nach alter Ordnung subventionierte der Bund das Hauptstrassennetz der Kantone in Mehrjahresprogrammen, wobei für jedes einzelne Projekt im Stadium der Baureife eine finanzielle Zusicherung erteilt worden ist. Die Subventionsansätze waren dabei abgestuft nach dem Interesse der Kantone, der Finanzkraft, den Strassenlasten sowie den Kosten des konkreten Bauvorhabens. Unter dem Regime der NFA erhalten die Kantone neue Globalbeiträge nach dem Modell der "gewichteten Hauptstrassenkilometer". Als Gewichtungsfaktoren werden die Verkehrsstärke einerseits sowie die Höhenlage und der Bergstrassencharakter andererseits betrachtet. Anders gesagt, hat sich der Bund mit der NFA weitgehend von werkgebundenen Beiträgen verabschiedet zugunsten von Globalbeiträgen. Das heutige Subventionssystem unterscheidet sich damit wesentlich von jenem, das dem Kreditbeschluss durch das Volk zugrunde lag.

Insgesamt zeigt sich, dass triftige Gründe vorliegen, die den Regierungsrat berechtigen anzunehmen, eine Verpflichtung, das Strassenbauprogramm 1987 in allen Teilen umzusetzen, sei hinfällig geworden. Im Gegenteil stellt sich die Frage, ob der Regierungsrat unter den neuen Gegebenheiten überhaupt noch berechtigt wäre, die restlichen Teile des Strassenbauprogramms 1987 zu verwirklichen, nachdem die Subventionsvorstellungen des Volks heute nicht mehr eingehalten werden können.

Damit ist es rechtlich haltbar, den damaligen Verpflichtungskredit als blosser Ermächtigung zu betrachten und das nicht ausgeführte Strassenbauprogramm 1987 als gegenstandslos zu erklären.

3. Kreditbeschlüsse des Landrats

Auch der Landrat kann nicht darauf beharren, dass die von ihm bewilligten Verpflichtungskredite in allen Teilen und unverändert umgesetzt werden. Denn das Bauvorhaben, das einem Kreditbeschluss zugrunde liegt, wird durch den Landrat nur mittelbar genehmigt. Die Ausführung bleibt vielmehr nach dem Grundsatz der Gewaltenteilung Sache der Bauherrschaft. Sie ist lediglich soweit gebunden, als der Kredit nicht seinem ursprünglichen Zweck entfremdet werden darf und als die Mittel, die eingesetzt werden, um den Zweck zu erreichen, nicht grundsätzlich von jenen abweichen dürfen, die der Kreditvorlage zugrunde lagen. So hat das Bundesgericht in BGE 104 I a 486 f entschieden mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf, dass diese Grundzüge nicht nur für Kredite gelten, die vom Volk bewilligt sind, sondern auch für solche, die das kantonale Parlament beschlossen hat. Auch bei den Kreditbeschlüssen des Landrats können die da-

mals in Aussicht gestellten Subventionszusicherungen heute nicht mehr geltend gemacht werden, weshalb auch hier die Berechtigung fehlen dürfte, die restlichen Teile dieser Strassenbauprogramme zu verwirklichen

4. Folgerungen

Die oben erwähnten Überlegungen gelten für Verpflichtungskredite, die vom Volk genehmigt wurden, aber auch für Verpflichtungskredite, die der Landrat bewilligt hat. Die ordentlichen Finanzkompetenzen weder des Landrats noch des Volks werden durch diese Überlegungen beeinträchtigt. Denn triftige Gründe belegen, dass der Regierungsrat die Verpflichtungskredite nicht ausnützen muss, ja nicht darf, und ein neuer Verpflichtungskredit müsste den ordentlichen finanzrechtlichen Weg beschreiten

Der Regierungsrat ist daher weder verpflichtet noch berechtigt, die Strassenbauprogramme wie ursprünglich vorgesehen, umzusetzen und die Kredite auszuschöpfen. Der "Bewilligungsinstanz" ist darum mitzuteilen:

- dass die Verpflichtungskredite nicht ausgeschöpft sind;
- dass triftige Gründe vorliegen, diese Kredite nicht mehr umzusetzen;
- dass die Kredite damit gegenstandslos sind.

Diese Information dient der Klarheit und der politischen Transparenz

und beschliesst:

Die folgenden drei Verpflichtungskredite:

- Strassenbauprogramm 1987 (gebundene Ausgaben)

Eröffnung 1998:	Fr. 40'800'000.--
inkl. aufgelaufener Teuerung:	Fr. 56'856'309.--
Bruttoausgaben	Fr. 51'107'280.--
Restbetrag (Stand 31.12.2008)	Fr. 5'749'029.--

- Strassenbauprogramm 1987 (freie/neue Ausgaben), RB 50.1122

Genehmigter Kredit:	Fr. 22'500'000.--
abzüglich: Kredit für Klausenstrasse (Variante)	Fr. 7'000'000.--
Eröffnung 1998:	Fr. 15'500'000.--
inkl. aufgelaufener Teuerung:	Fr. 26'699'476.--
Bruttoausgaben	Fr. 4'710'207.--
Restbetrag (Stand 31.12.2008)	Fr. 21'989'269.--

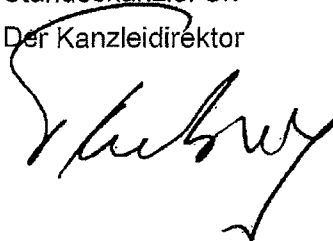
- Ausbauprogramm Furkastrasse Realp - Passhöhe (gebundene Ausgaben)

Eröffnung 1998:	Fr. 41'000'000.--
inkl. aufgelaufener Teuerung:	Fr. 49'193'727.--
Bruttoausgaben	Fr. 16'529'202.--
Restbetrag (Stand 31.12.2008)	Fr. 32'664'525.--

werden per 31. Dezember 2009 als gegenstandslos erklärt und aufgelöst.

Mitteilung an Amt für Finanzen; Finanzkontrolle; Direktionssekretariat Finanzdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor



Strassensperrungen Sustenstrasse

Winter 2000 / 2001 - 2012 / 2013

		Wassen-Meien	Meien-Färnigen
Winter	2000-2001	106.0 Std	390.5 Std
Winter	2001-2002	11.0 Std.	160.0 Std.
Winter	2002-2003	34.0 Std.	92.0 Std.
Winter	2003-2004	148.5 Std.	250.0 Std.
Winter	2004-2005	78.5 Std.	138.5 Std.
Winter	2005-2006	78.5 Std.	323.5 Std.
Winter	2006-2007	120.5 Std.	399.0 Std.
Winter	2007-2008	31.0 Std.	417.0 Std.
Winter	2008-2009	435.5 Std.	1140.5 Std.
Winter	2009-2010	41.0 Std.	224.5 Std.
Winter	2010-2011	0.0 Std.	17.0 Std.
Winter	2011-2012	1084.5 Std.	1449.5 Std.
Winter	2012-2013	181.5 Std.	373.0 Std.