



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Juni 2022 haben Sie den Regierungsrat im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbesondere Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Ja. Aus dem Prüfbericht geht hervor, dass das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgrund der Programmbeurteilung ein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt und mit 35 Prozent mitfinanziert werden soll. Für den Kanton Uri und die Agglomerationsgemeinden ist die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund von grosser Bedeutung. Die Mitfinanzierung wird deshalb sehr begrüsst. Ohne eine solche wäre die Realisierung von Infrastrukturmassnahmen zugunsten einer besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr innerhalb der Agglomeration Unteres Reusstal nur schwer realisierbar.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein.

Programm Agglomerationsverkehr der 4. Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

In den Städten und Agglomerationen besteht ein Bedarf nach Optimierung und gezieltem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der alleine durch die Kantone, Städte und Gemeinden nur schwer finanzierbar wäre. Die Agglomerationsprogramme und das damit verbundene Instrument zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen entsprechen somit einem grossen Bedürfnis von Kantonen, Städten und Gemeinden.

Die Ausführungen in Kapitel 1.2 zeigen, dass die Agglomerationen in den nächsten Jahren weiterhin vor bedeutenden Herausforderungen stehen und deshalb eine grosse Anzahl von vordringlich zu realisierenden Massnahmen eingereicht haben. Dies trifft insbesondere auch auf kleine und mittlere Agglomerationen wie die Agglomeration Unteres Reusstal zu. Da der von den Trägerschaften angemeldete Bedarf die maximal verfügbaren Bundesmittel übersteigt, werden nur Massnahmen mitfinanziert, die ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Dies widerspricht aber dem Vorgehen und den Kriterien für die Massnahmenbeurteilung in der Abbildung 5, Kapitel 3.3.1, der Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). Gemäss dieser sollen auch Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert werden. Da in kleinen und mittleren Agglomerationen mit den geltenden Beurteilungskriterien (DTV, Betroffenheit) nur schwer ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden kann, führt dies zu einer systematischen Benachteiligung kleiner und mittlerer Agglomerationen. Dies ist auch eindrücklich in der Abbildung 4 des erläuternden Berichts ersichtlich. In der Konsequenz führt dies dazu, dass wichtige Massnahmen aufgrund fehlender Finanzen von Kantonen und Gemeinden verspätet oder gar nicht realisiert werden können, was nicht im Sinne einer geeigneten Abstimmung von Siedlung und Verkehr in kleineren und mittleren Agglomerationen ist.

Antrag

Die Massnahmenbeurteilung hat nach den Vorgaben der RPAV zu erfolgen und darf nicht auf Grund fehlender Finanzen angepasst werden.

Die Agglomerationsprogramme sollen gemäss den Ausführungen in der Botschaft neben der Abstimmung von Siedlung und Verkehr vermehrt auch weitere Strategien des Bundes (z. B. Klimastrategie, Bodenstrategie, Strategie Biodiversität, Strategie Baukultur) berücksichtigen bzw. umsetzen. Dies ist grundsätzlich zu begrüssen, bedingt aber immer auch konzeptionelle Arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

Antrag

Die Grundlagen bzw. Anforderungen des Bundes zur Berücksichtigung weiterer Strategien des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme müssen frühzeitig, mindestens vier Jahre vor Eingabetermin der nächsten Generation, bekannt sein und klar formuliert werden. Ansonsten soll

die Umsetzung der Strategien erst bei der Prüfung einer späteren Generation berücksichtigt werden.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der 4. Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Der Bundesbeschluss basiert auf der Beurteilung des Bundes, die im Entwurf der Prüfberichte dargelegt wird und der Agglomeration Unteres Reusstal am 7. Juli 2022 zugestellt wurde. Die fachtechnische Beurteilung der Prüfergebnisse (Fachgespräche) und die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss wurden weitgehend parallel geführt. Dieses Vorgehen ist aus unserer Sicht nicht zweckmässig, da die Vernehmlassungsvorlage und der dazugehörige Bericht aus Sicht einer Agglomeration nur zusammen mit dem Prüfbericht angemessen beurteilt werden kann.

Antrag

Es soll im Rahmen kommender Agglomerationsprogramme genügend Zeit für die Bereinigung der Prüfergebnisse aus fachlicher Sicht zusammen mit den Trägerschaften bestehen, bevor die Vernehmlassung gestartet wird.

Abbildung 4 des erläuternden Berichts zeigt, dass es für kleine Agglomerationen schwierig ist, eine genügende Programmwirkung zu erreichen. Es scheint sogar unmöglich, eine gute Programmwirkung zu erreichen. Aus der Prüfung des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal 4. Generation (AP URT 4G) ist ebenfalls ersichtlich, dass kleine Agglomerationen in der Bewertung systematisch benachteiligt werden. Dies zeigt sich am Beispiel der Umgestaltung der Dorfstrasse Seedorf (Massnahme 1201.4.013) und der Militärstrasse Schattdorf, die in den C-Horizont zurückgestuft wurden. Entsprechend dem Erläuterungsbericht zum AP URT 4G (S. 11) ist die Beitragsberechtigung nicht gegeben, wenn die Verkehrsbelastung unter 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) liegt und/oder die Betroffenheit klein ist. Solche Massnahmen werden als nicht programmrelevant betrachtet und in den C-Horizont verschoben. Daraus ergibt sich, dass Agglomerationen mit kleinerem DTV und rein quantitativ wenig Betroffenen trotz vorhandenem, agglomerationsspezifischem Problemdruck, keine Mitfinanzierung ihrer Massnahmen erhalten.

Antrag

Die Prüfkriterien sind für kommende Agglomerationsprogramme hinsichtlich der spezifischen Herausforderungen kleiner und mittlerer Agglomerationen zu überprüfen und anzupassen.

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

Nein.

6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

Nein.

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich gemäss erläuterndem Bericht aus Artikel 167 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV; SR 101). Nach Artikel 7 Buchstabe b des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13) beantragt der Bundesrat in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit für Beiträge des Bundes an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs. Mit dem vorliegenden Beschluss werden die Mittel ab 2024 beantragt. Ausserdem ist die Bewilligung des vorliegenden Beschlusses der Ausgabenbremse unterstellt. Diese Aspekte und geltenden Rahmenbedingungen nimmt der Kanton Uri so ohne weitere Bemerkungen zur Kenntnis

8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Gesamtbeurteilung

Der Kanton Uri hat im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme zum zweiten Mal ein Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal erarbeitet. Die Trägerschaft hat sich bewusst dafür entschieden, das AP URT 4G stark an die Ziele und Teilstrategien des AP URT 3G auszurichten, dieses konsequent fortzuführen, zu vertiefen, zu konkretisieren und zu schärfen. Zudem wurden Schwächen aus der 3. Generation (z. B. Fussverkehr, Entwicklungsschwerpunkte [ESP]) angegangen. Gemäss RPAV müssen im Sinne einer rollenden Planung nicht alle Bausteine des Agglomerationsprogramms in jeder Generation neu erarbeitet werden. Werden einzelne Bausteine nicht oder nur marginal überarbeitet, ist dies kurz zu erläutern und zu begründen. Im Hauptbericht zum AP URT 4G erfolgte dies jeweils am Anfang jedes Baustein-Kapitels. Dem AP URT 4G liegt somit dieselbe Gesamtverkehrsstrategie zugrunde, wie bereits dem AP URT 3G. Sie wurde damals als kohärente Gesamtverkehrsstrategie im Prüfbericht durch den Bund gewürdigt. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass der Bund im Prüfbericht zum AP URT 4G festhält, dass keine kohärente Gesamtverkehrsstrategie ersichtlich sein soll. Zudem wird bemängelt, dass kaum aufgezeigt wird, was bis zur Inbetriebnahme der West-Ost-Verbindung (WOV) gemacht werden sollte und könnte. Baubeginn für die WOV ist Anfang Oktober dieses Jahrs und die Eröffnung der Trasse ist für den Herbst 2024 geplant. Mit dem Abschluss des Knoten Schächen im Herbst 2025 wird das neue Verkehrsregime vollständig in Betrieb genommen werden. Nach Abschluss der Trasse erfolgt zudem der Start für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur WOV. Die Umsetzung des AP URT 4G kann somit nahtlos an die Umsetzung der WOV anknüpfen und damit das Gesamtverkehrssystem weiter verbessern.

Die notwendigen flankierenden Massnahmen zur WOV werden gemäss Prüfbericht nicht präzisiert und auf einen späteren Zeitraum (im B-Horizont) verschoben. Dies trifft nur auf die Massnahme 1201.4.012 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt zu, die bereits im AP URT 3G im B-Horizont vorgesehen war. Die Umsetzung der Massnahme kann erst nach Inbetriebnahme der WOV erfolgen. Aufgrund der Verzögerung der Realisierung der WOV verzögert sich auch die Umsetzung dieser Massnahme (siehe auch Massnahmendokumentation). Die flankierenden Massnahmen im A-Horizont des AP URT 3G erfahren ebenfalls eine kleine zeitliche Verzögerung

auf Grund der Abhängigkeit zur Inbetriebnahme der WOV (siehe auch Umsetzungstabellen).

Antrag

Der folgende Satz in der Gesamtwürdigung des Prüfberichts ist zu streichen:

«Das AP behandelt alle Verkehrsträger, eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie ist jedoch nicht ersichtlich.»

Zudem ist die Gesamtwürdigung nochmals mit Blick auf die im Unteren Reusstal bestehende kohärente Gesamtverkehrsstrategie und die obigen Ausführungen zu überprüfen und anzupassen.

Im Prüfbericht wird bemängelt, dass teilweise die Bestimmungen für die verschiedenen Entwicklungsräume betreffend Raumnutzungsdichten, Qualitätsanforderungen und verkehrliche Erschliessung noch sehr allgemein bzw. wenig konkret formuliert sind. Gegenüber dem AP URT 3G erfolgte jedoch ein Konkretisierungsschritt, in dem Anforderungen an die Entwicklung aus Sicht Abstimmung Siedlung und Verkehr aufgenommen wurden. Eine weitere Konkretisierung obliegt aus Sicht der Trägerschaft den Gemeinden, um den nötigen Planungsspielraum zu gewähren. Die Wirkung und Kontrollmöglichkeit wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms als ausgereizt betrachtet.

Antrag

Der folgende Satz in der Gesamtwürdigung des Prüfberichts ist zu streichen:

«Teilweise sind die Bestimmungen für die verschiedenen Entwicklungsräume betreffend Raumnutzungsdichten, Qualitätsanforderungen und verkehrliche Erschliessung noch sehr allgemein bzw. wenig konkret formuliert.»

Massnahmenbeurteilung

Zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms müssen alle Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die für die A- oder B-Liste in Betracht kommen, gemäss RPAV mindestens den Planungsstand 1 aufweisen. Die Massnahmen müssen sich demnach aus dem identifizierten Handlungsbedarf ergeben. Aus dem Massnahmenbeschrieb muss klar hervorgehen, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte erforderlich sind. Die verkehrlichen Auswirkungen müssen dargestellt sein und die finanziellen Auswirkungen der Massnahme müssen aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt sein. Der Entwurf des Prüfberichts hat gezeigt, dass viele Massnahmen durch den Bund auf Grund eines ungenügenden Planungsstands umpriorisiert werden, obwohl der Planungsstand 1 in den Massnahmenblättern in genügender Tiefe aufgezeigt wurde.

Antrag

Die Prüfung der Massnahmen soll konsequent nach dem Schema in Abbildung 5 der RPAV und den nachfolgenden Erläuterungen erfolgen und der Planungsstand soll bei der Prüfung nicht strenger beurteilt werden, als in der RPAV vorgegeben.

1201.4.009 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiesen

Im AP URT 4G wurde die Massnahme «Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiesen» von A in B umpriorisiert. Begründet wird diese Umpriorisierung mit dem ungenügenden Planungsstand und dem nicht genügend guten Kosten-Nutzen Verhältnis. Insbesondere

sei das multimodale Erschliessungskonzept für den ESP Schattdorf unklar, die Angaben zu den flankierenden Massnahmen (FlaMa) würden fehlen und die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) seien nicht ersichtlich.

Der geplante Knoten Rossgiessen soll zukünftig den Verkehr von der WOV, die bereits Teil des AP URT 3G (GV3.1 bis GV3.4) war, vom Halbanschluss Altdorf und von Erstfeld direkt in den ESP Schattdorf lenken und dadurch das Siedlungsgebiet von Schattdorf entlasten. Er stellt den Knotenpunkt des Gesamtprojekts im ESP Schattdorf dar, das den ESP an die Kantonsstrasse anbindet und damit auch die Erschliessung des ESP mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) und dem FVV sicherstellt. Die flankierenden Massnahmen (Massnahmenkategorie B) dazu sind in der Gesamtschau Verkehr vom 26. Mai 2021 (fristgerecht nachgeliefert) ersichtlich. Sie ergänzen die FlaMa zur WOV. Dazu gehört insbesondere auch die Aufwertung der Militärstrasse in Schattdorf (1201.4.007 bzw. GV4.2), die durch den Bund von A in C umpriorisiert wurde. Ebenfalls zu den FlaMa gehören die Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf (1201.4.006 bzw. GV4.1.2). Diese beinhalten unter anderem Temporeduktionen, Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder separat geführte Velospuren. Mit der Massnahme «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» (1201.4.008 bzw. GV4.3) soll zudem die Anbindung des ESP Schattdorf an die bestehende kantonale Veloroute zwischen Schattdorf und Erstfeld verbessert werden. Der Knoten Rossgiessen ermöglicht eine sicherere Querung der Rynächtstrasse für den Velo- und Fussverkehr, insbesondere auch zukünftig, wenn mit der Fertigstellung der WOV, dem Halbanschluss Altdorf und den verkehrsberuhigenden Massnahmen in Schattdorf deutlich mehr Verkehr über die Rynächtstrasse abgewickelt wird. Darüber hinaus ist das Gebiet bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen (vgl. Massnahme 1201.4.024 bzw. S4.5.6). Die interne Erschliessung für den Fussverkehr wird im Rahmen der einzelnen Entwicklungsvorhaben sichergestellt. Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs und der Anpassung des Busbetriebs in der Agglomeration entlang der Rynächtstrasse ist im Bereich des Knotens Rossgiessen eine zusätzliche Bushaltestelle vorgesehen, die die bestehenden Bushaltestellen Rossgiessen und Chastelen ergänzt. Somit wird auch die Erschliessung des Teilgebiets Ried mit dem ÖV verbessert.

Zusammenfassend halten wir fest, dass das multimodale Erschliessungskonzept im ESP Schattdorf vorhanden ist und mit verschiedenen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal umgesetzt wird. Die Massnahme ist nötig für die Wirksamkeit des Gesamtverkehrssystems und verbessert die Erschliessung mit dem ÖV und dem FVV. Damit verbessert sich aus unserer Sicht auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Massnahme. Der Planungsstand entspricht den Anforderungen der RPAV. Aus dem Massnahmenbeschrieb (und mit dem Übersichtplan in Massnahme GV4.3) geht zudem klar hervor, was der Inhalt des Projekts ist, wo es liegt, wie der aktuelle Planungsstand ist und welche weiteren Schritte (Abschluss Planungsstudie, Vorprojekt usw.) erforderlich sind.

Antrag

Die Massnahme 1201.4.009 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen soll im A-Horizont belassen werden.

1201.4.008 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr

Gemäss Angaben im Prüfbericht ist die gesamtverkehrliche Wirkung unklar, der Nutzen kann erst mit der 4. Etappe und den dazugehörigen Einzonungen ausgeschöpft werden, die Verbesserungen für den FVV sind nicht ersichtlich, die Parkierung ist nicht thematisiert sowie die Aufwertung/Wiederherstellung des Vernetzungskorridors ist nicht ersichtlich.

Die gesamtverkehrliche Wirkung ergibt sich dadurch, dass sämtliche Anschlussknoten der heute direkt über die Rynächtstrasse (Kantonsstrasse) erschlossenen Gewerbebetriebe mit dieser Massnahme wegfallen und dadurch der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf der Rynächtstrasse verbessert werden. Dies ist Voraussetzung für die Funktion der Rynächtstrasse als südlicher Hauptzubringer zur WOV und zum Halbanschluss Altdorf Süd. Eine massgebliche Verbesserung auf der Rynächtstrasse und damit für den Gesamtverkehr erfolgt bereits nach Inbetriebnahme des Knotens Rossgiessen und der neuen rückwärtigen Erschliessung. Damit erfolgen nur noch die Einfahrten direkt über die Rynächtstrasse, dagegen werden die Ausfahrten rückwärtig abgewickelt. Entlang der Rynächt- und Riedstrasse wird neu ein Trottoir erstellt, das das Gebiet Ried und das Gebiet westlich der Bahnlinie mit dem bestehenden Fusswegnetz entlang der Stillen Reuss und dem Teilgebiet Rossgiessen verbindet. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr über die neue Erschliessungsstrasse zum Knoten Rossgiessen und darüber hinaus zur bestehenden Veloroute entlang der Stillen Reuss geführt. Eine Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr gibt es insbesondere bei der Querung der Rynächtstrasse mit dem Knoten Rossgiessen. Die Parkierung wird schematisch im Entwurf des Endzustands aufgezeigt. Die RPAV geben zudem keine Anforderungen bezüglich Parkierungskonzepten vor. Die Gemeinde hat jedoch spezielle Vorschriften für dieses Gebiet zugunsten einer flächensparenden Parkierung bereits in ihrer Bau- und Zonenordnung (BZO) umgesetzt. Im Gebiet Ried ist im Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal kein Vernetzungskorridor vorgesehen, der aufgewertet werden könnte. Gemäss Teilstrategie Landschaft sollen jedoch die Siedlung und die Landschaft miteinander verwoben werden. Dies erfolgt im Rahmen der einzelnen Bauprojekte. Zudem besteht bereits ein Vernetzungskorridor entlang der Stillen Reuss und dem Walenbrunnen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die gesamtverkehrliche Wirkung durch die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Rynächtstrasse, die bessere Anbindung des Gebiets Ried an die bestehenden Langsamverkehrsverbindungen und die geplante Bushaltestelle beim Knoten Rossgiessen gegeben ist und nicht erst mit der 4. Etappe ausgeschöpft wird. Die Parkierung wurde thematisiert und wurde auch bei der bereits laufenden Nutzungsplananpassung der Gemeinde inklusive Bau- und Zonenordnung berücksichtigt. Ein Parkierungskonzept ist zudem in der RPAV nicht gegeben.

Antrag

Die Massnahme 1201.4.008 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr soll im A-Horizont belassen werden.

1201.4.010 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf

Der Bund erachtet die zweite Erschliessungsetappe der Werkmatt Uri in Altdorf als nicht programmrelevant. Die Massnahme sei für das Gesamtverkehrssystem nicht relevant.

Die Werkmatt ist das südliche Teilgebiet des ESP Urner Talboden und Bestandteil der Siedlungsmassnahme 1201.4.024 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte mit der Priorität A. Es ist deshalb nicht klar, weshalb die Programmrelevanz für die Erschliessung des ESP nicht gegeben sein soll. Die zweite Erschliessungsetappe der Werkmatt umfasst die Fertigstellung der Eyschachenstrasse. Dadurch wird eine abgestimmte, arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszone mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht, die ebenfalls Teil dieser Massnahme ist. Die geplante Begegnungszone wertet die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich auf und schliesst das Areal via Reussacherstrasse an den Kantonsbahnhof Altdorf an. Weiter ermöglicht die geplante Bushaltestelle an der Eyschachenstrasse auch einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr.

Antrag

Die Massnahme 1201.4.010 zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf, soll durch den Bund bezüglich Mitfinanzierbarkeit nochmals geprüft und wie vorgeschlagen in den A-Horizont aufgenommen werden.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Bund leistet über das Agglomerationsprogramm Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen führen und zu einer nachhaltigen Raumentwicklung in der Schweiz beitragen. Mit Hilfe von Agglomerationsprogrammen wird insgesamt eine nachhaltige Mobilität gefördert. Das Agglomerationsprogramm hat sich als Instrument zur Mitfinanzierung von Infrastrukturen bewährt und soll unbedingt weitergeführt werden.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 9. September 2022



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Balli