



Auswertungsbericht zur Vernehmlassung

Dieses Dokument enthält eine ausführliche Auswertung der Vernehmlassung. Es dient zur Information des Regierungsrats und wird Bestandteil des Berichts an den Landrat.

**Vernehmlassung zum Strassengesetz (StrG)
Auswertungsbericht**

Version 1.0
Altdorf, 8. Januar 2013
Baudirektion Uri

Zusammenfassung

Die Grünen Uri begrüßen den Erlass eines Strassengesetzes; insbesondere die Integration der Radwege und die Schaffung eines kantonalen Verkehrsplanes. Allerdings fehlen ihnen Umsetzungsfristen im Gesetz. Der Urner Umweltrat unterstützt vollumfänglich die Vernehmlassungsantwort der Grünen Uri und des VCS Uri.

Für die FDP und den ACS ist das neue Strassengesetz im Grossen und Ganzen ein gelungener Wurf.

Die Bauwirtschaftskonferenz Uri (BWK Uri) begrüsst grundsätzlich sehr, dass eine klare, umfassende und praktikable Regelung der Zuständigkeiten, der Zuordnungen und der Verfahren angestrebt wird.

Die CVP Uri, die SP Uri, die Einwohnergemeinde Andermatt, die Einwohnergemeinde Erstfeld, Einwohnergemeinde Realp und die Einwohnergemeinde Bürglen erachten es als notwendig, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Es wird auch begrüsst, dass wesentliche Punkte detailliert im Gesetz geregelt werden. Insbesondere unterstützt die SP Uri den ausdrücklichen Einbezug des Langsamverkehrs.

Der VCS Sektion Uri begrüsst die Totalrevision und insbesondere neu die Beachtung von Radwegen. Der Vorstand ist hochofret, dass diese Arbeiten nun endlich angegangen wurden.

Die Abwasser Uri AG bemängelt die fehlende Mitwirkungsmöglichkeit zur Erarbeitung des Gesetzes. Die Einführung von Konzessionen sei unnötig. Für unnötig finden die Einführung von Konzessionen auch die Gemeindewerke Erstfeld.

Der ACS wünscht sich bezüglich Regelung des baulichen und betrieblichen Unterhalts von Kantonsstrassen mehr Klarheit über die Finanzierung.

Die Einwohnergemeinde Sisikon und Einwohnergemeinde Erstfeld sehen im Gesetz theoretisch zwar Problemlösungen, diese führen praktisch aber zu grossen Auslegungsdiskussionen. Insbesondere besteht gemäss Einwohnergemeinde Erstfeld die Unklarheit, wie weit die Zuständigkeit des Kantons für die Bushaltestellen geht. Die Gemeinderäte verweisen auf die Stellungnahme des Urner Gemeindeverbandes.

Die TCS Sektion Uri bemängelt, dass die Verkehrssicherheit im Gesetz nur am Rande und in allgemeiner Form erwähnt ist. Eine Einführung einer Konzession für die Sondernutzung erscheine nicht sachgerecht.

Für die SP Uri erscheint das Gesetz in Bezug auf den Langsamverkehr etwas zu wenig griffig, obwohl sie den ausdrücklichen Einbezug des Langsamverkehrs unterstützt.

Obwohl der VCS Sektion Uri die Totalrevision begrüsst, fehlen ihm Fristen für den Bau von Veloinfrastrukturen sowie Normen hierzu. Ebenso Vorgaben, wo und wie Veloabstellplätze geschaffen werden sollen.

Die Einwohnergemeinde Bürglen, Einwohnergemeinde Seedorf, Einwohnergemeinde Schattdorf, Einwohnergemeinde Isenthal, Einwohnergemeinde Altdorf, Einwohnergemeinde Attinghausen, die Einwohnergemeinde Realp und die

Einwohnergemeinde Seelisberg beurteilen das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes als befremdend, auch, dass die Vernehmlassung in die Sommerferien fällt und die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen machen konnten. Der Entwurf berücksichtige die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig. Auch schränke der Gesetzesentwurf nach Ansicht der Einwohnergemeinde Realp und Sisikon die Gemeindeautonomie merklich ein.

Nach der Einwohnergemeinde Gurtellen, Einwohnergemeinde Schattdorf, Einwohnergemeinde Isenthal, Einwohnergemeinde Silenen und Einwohnergemeinde Andermatt ist ein enger Einbezug der Gemeinden beim Erlass der erforderlichen Ausführungsbestimmungen dringend notwendig.

Die SVP Uri erachtet eine Totalrevision als unnötig. Sie lehnt den vorliegenden Gesetzesvorschlag ab. Auch die Einwohnergemeinden Wassen, Seelisberg und Spiringen und Unterschächen lehnen den Entwurf ab. Zudem sei schlecht, dass die Zweckbindung der Motorfahrzeugsteuer weggelassen wurde. Die Zweckbindung befürwortet auch die Einwohnergemeinde Flüelen, Spiringen und Unterschächen und die Einwohnergemeinde Wassen.

Die Korporation Uri, die Korporationsbürgergemeinde Schattdorf und die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen beantragen das Hinzufügen einer fünften Kategorie „Korporationsstrassen“.

Gemäss Einwohnergemeinde Flüelen zeigt der Gesetzesentwurf die Absicht des Kantons, ein komplexes Gebilde zu erschaffen, für welches keine Notwendigkeit besteht. Zudem seien, auch gemäss Einwohnergemeinde Wassen und Spiringen und Unterschächen, keine zusätzlichen administrativen Aufwendungen einzuführen, wie das Widmungsverfahren für Gemeindestrassen und das Führen eines Registers über Gemeindestrassen. Zudem sei, auch gemäss Einwohnergemeinde Wassen, gesetzlich auszuschliessen, dass der Kanton die Gemeinden finanziell oder anderweitig belasten darf, wenn diese Kantonsstrassen als Groberschliessung nutzen.

Gemäss Einwohnergemeinden Wassen und Spiringen und Unterschächen sei zudem die Bestimmung wieder aufzunehmen, gemäss welcher den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen sei.

Die Einwohnergemeinde Unterschächen erwartet, dass der Kanton den Kantonsstrassenabschnitt Urigen bis Postwendeplatz Windeggen ganzjährig unterhält. Zudem sei bei der Umsetzung der Strategie „Strassen“ der Bedeutung der Urner Alpenpässe vermehrt Rechnung zu tragen.

Die Einwohnergemeinde Göschenen und das EWU haben keine Änderungen oder Ergänzungen angebracht. Wirtschaft Uri verzichtete auf eine Stellungnahme.

Die folgend aufgeführten Themen wurden im Rahmen der Vernehmlassung mehrheitlich zur Diskussion gestellt:

- Hoheit und Eigentum an Korporationsstrassen (Art. 18)
- Personenunterstände bei Bushaltestellen (Art. 4)
- Begriff der Strasse (Art. 4)
- Widmung einer Strasse (Art. 6 ff.)

- Verkehrsplan (Art. 8)
- Korporationsstrassen (Art. 9)
- Klasseneinteilung Kantonsstrassen (Art. 14)
- Gemeindestrassenplan (Art. 17)
- übrige Strassen im Gemeingebrauch (Art. 19)
- Winterdienst (Art. 22)
- Radwege (Art. 23/ 24)
- Einmündungen und Kreuzungen (Art 28)
- baulicher und betrieblicher Unterhalt (Art. 34)
- gesteigerter Gemeingebrauch (Art. 40)
- Sondernutzung: Konzession (Art. 41)
- Kostenpflicht (Bundesgelder) (Art. 48)

Die Mehrheit der Inputs aus der Vernehmlassung sind entweder im Gesetz aufgenommen worden oder werden im Kommentar zum Strassengesetz unter den jeweiligen Bestimmungen abgehandelt.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	6.....
2. Rücklauf und Teilnehmende	10..
3. Übersicht über die Stellungnahmen	11.
4. Grundsätzliche Änderungen auf Grund der Vernehmlassung	94
5. Zeitplan/wichtige Termine	95..

1. Einleitung

Der Regierungsrat hat am 30. Mai 2012 das neue Strassengesetz zur Vernehmlassung freigegeben.

Das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri (RB 50.1111) trägt das Datum des 2. Mai 1971. Bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. März 1999 an den Landrat zum Strassengesetz wurde festgehalten, dass sich im Laufe der Jahre diverse Mängel zeigten. So schweigt sich das geltende Gesetz zum Verhältnis zwischen den öffentlichen und den privaten Strassen aus. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur dürftig dargestellt. Es herrscht Regelungsbedarf im Zusammenhang mit der Strassenhoheit. Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Eine Regelung des Plangenehmigungsverfahrens im Gesetz selber fehlt.

Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte vor rund 13 Jahren vor dem Volk. Das neue Strassengesetz nimmt diverse Punkte des Strassengesetzes von 1999 auf und ergänzt dieses umfassend.

Um ein breit abgestütztes Gesetz zu erschaffen, wurden bereits vor dem Vorliegen des Gesetzesentwurfs die betroffenen Kreise zur Mitarbeit eingeladen.

Dabei wurden in einer ersten Phase positive und negative Erfahrungen aus der täglichen Arbeit mit dem aktuellen Gesetz gesammelt und Mängel und konkrete Änderungsvorschläge zusammengetragen. Zur Stellungnahme wurden die folgenden Kreise eingeladen: Baudirektion, Finanzdirektion, Rechtsdienst Uri, Beschwerdedienst, Sicherheitsdirektion, Justizdirektion, Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion, Urner Gemeindeverband. Die Inputs sind in den Gesetzestext mehrheitlich eingeflossen.

An seiner Sitzung vom 6. März 2012 hat der Regierungsrat das neue Strassengesetz für die kantonale Ämterkonsultation freigegeben. Zur Stellungnahme eingeladen wurde das Amt für Finanzen, das Amt für Raumentwicklung, das Amt für Umweltschutz, das Amt für Forst und Jagd, das Amt für Landwirtschaft, das Amt für Tiefbau und das Amt für Kantonspolizei. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen wurden mit dem Rechtsdienst Uri besprochen und sind ebenfalls mehrheitlich in den Gesetzestext eingeflossen.

Das neue Strassengesetz regelt im Detail neu, folgende bis anhin nicht geregelte Bereiche:

- Strassenhoheit mit all ihren Auswirkungen (Art. 13, Art. 16, Art. 19)
- Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Strassen (Art. 3 f.)
- Zurückstufung/Entwidmung einer Strasse (Art. 6)
- Verkehrsplan (Art. 8): Zur Durchsetzung der Strategien des Regierungsrats (Strategie Strassen & rGVK)
- Bau und Planung von Radwegen (Art. 4 in Verbindung mit Art. 23 (Planung), Art. 24 (Bau und Unterhalt))
- Zuständigkeit des Unterhalts bei Kreuzung unterschiedlicher Strassen und Schnittstellen zwischen verschiedenen Hoheitsträgern (Art. 28, Art. 35)

- Verhältnis zwischen Strassenhoheitsträger und Nachbarn (Rechte, Pflichten, Immissionen, Emissionen, Lärm, Zäune, Sicht, Sträucher, Schnee, Salz, Bauarbeiten, Duldungspflicht Strassenentwässerung) (Art. 45, Art. 46, Art. 47)
- Zuständigkeiten bei Strassenbeleuchtungen (Art. 4, Art. 13, Art. 16, Art. 19 in Verbindung mit Art. 48)
- Anlagen Dritter im Strassenkörper und auf öffentlichem Grund allgemein (Rechte, Pflichten) (Art. 39, Art. 40, Art. 41, Art. 42)
- Plangenehmigungsverfahren (Art. 30, Art. 31, Art. 32)
- Geltung des StrG für Busbuchten und Bushaltestellen (Art. 4 in Verbindung mit Art. 13 und Art. 16)
- Vorübergehende Beanspruchung von privatem Grundeigentum (Art. 46)
- Erhaltung schutzwürdiger Lebensräume (Art. 1, Art. 26)
- Unentgeltliches Durchleitungsrecht (Art. 46)
- Reduzierter Strassenbetrieb (Winterdienst) (Art. 22): Der Regierungsrat schliesst in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarungen zur allgemeinen Zuständigkeitsregelung ab.
- Programm für baulichen Strassenunterhalt (Art. 37), analog Strassenbauprogramm für neue Projekte (Art. 27) für Kantonsstrassen
- Baulicher Unterhalt von Kantonsstrassen (Art. 50): Der Regierungsrat beschliesst die mit dem Programm für den baulichen Unterhalt verbundenen Ausgaben.

Folgende Regelungen zwischen dem Kanton Uri und den Einwohnergemeinden gilt es besonders hervorzuheben:

- Zuständigkeit des Unterhalts bei Kreuzungen unterschiedlicher Strassen und Schnittstellen zwischen verschiedenen Hoheitsträgern (Art. 35):

Die Unterhaltungspflicht folgt grundsätzlich der Strassenhoheit. Bei Kreuzungen zweier Strassen entsteht jedoch eine Schnittfläche, die an sich zu beiden Strassen gehört. Bei unterschiedlichen Hoheitsträgern stellt sich die Frage, wer auf dieser gemeinsamen Fläche unterhaltungspflichtig ist. Bei einer Einmündung stellt sich diese Frage nicht. Denn in diesem Fall endet die einmündende Strasse und es gibt keine Schnittfläche, die unter der Hoheit unterschiedlicher Träger oder Trägerinnen stehen könnte. Bei Kreuzungen bestimmt der Entwurf als unterhaltungspflichtig, wer die höherklassierte Strasse verwaltet (Strassenhoheit). Wenn also eine Kantons- und eine Gemeindestrasse sich kreuzen, ist für die gemeinsame Schnittfläche grundsätzlich der Kanton für den Unterhalt der Strassenkreuzung verantwortlich. Daneben sind selbstverständlich Vereinbarungen zulässig, um namentlich etwa den Winterdienst zweckmässig zu organisieren.

Eine weitere Ausnahme von der Unterhaltungspflicht des jeweiligen Hoheitsträgers oder der jeweiligen Hoheitsträgerin besteht beim baulichen Unterhalt an Einmündungen oder Kreuzungen. Betreffen die Massnahmen des baulichen Unterhalts das gesamte Bauwerk, ist es sinnvoll, die Arbeiten in die Zuständigkeit eines Einzelnen zu legen. In diesem Fall bezeichnet der Entwurf, ähnlich wie Artikel 27 für den Strassenbau, den Hoheitsträger oder die Hoheitsträgerin der übergeordneten Strasse für das gesamte Bauwerk als zuständig. Die von der Strassenhoheit abweichende Zuständigkeit ist in der Skizze im Anhang des Gesetzes aufgezeigt.

Artikel 35 beschäftigt sich nur mit der Unterhaltungspflicht, nicht auch mit den Kosten des Unterhalts. Diese sind in Artikel 48 geregelt.

- Kostentragung bei Strassenbeleuchtungen (Art. 48):

Wer die Strassenhoheit hat, trägt die Kosten des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der betreffenden Strasse. Das ist der Grundsatz, der sich selbst versteht.

Absätze 2 bis 4 regeln Sonderfälle. So regeln Absätze 2 und 3 die Kostenpflicht, wenn sich zwei verschiedenartige öffentliche Strassen kreuzen. Sie deckt sich mit der Unterhaltungspflicht nach Artikel 34 des Entwurfs. Wie in Artikel 34 betrifft auch diese Sonderregelung, die bei Kreuzungen entstehende Schnittfläche sowie den baulichen Unterhalt bei Einmündungen oder Kreuzungen. Die Skizze im Anhang verdeutlicht, wie in diesen Fällen die Kostenpflicht von der Strassenhoheit abweicht.

Absatz 4 regelt die „Sonderwünsche“ einer Drittperson beim Bau, Unterhalt oder Betrieb der Strasse. Entsprechend dem Verursacherprinzip trägt diese Person die Mehrkosten. Zu denken ist namentlich an besondere Ausbauwünsche einer Gemeinde im Zusammenhang mit Kantonsstrassen und dergleichen (z.B. bezüglich Strassenbeleuchtung, Bepflanzung, Bushaltestellen). Nicht um ein „Begehren“ im Sinne dieser Bestimmung handelt es sich, wenn ein besonderer Ausbau gesetzlich vorgeschrieben ist. Erfordert beispielsweise die Verkehrssicherheit, dass der Kanton eine Strasse in bestimmter Weise anpassen muss, und hat dies Anpassungen an einer einmündenden Gemeindestrasse zur Folge, kann sich die Gemeinde nicht darauf berufen, es handle sich um einen Sonderwunsch des Kantons.

- Planungen (Radwege) (Art. 23):

Der Kanton erhält neu die Verpflichtung, die Gesamtplanung für ein kantonales Radwegnetz zu erarbeiten, die sowohl bestehende als auch vorgesehene Radwege umfasst. Mit Radwegen sind die Bauwerke gemeint. Die Linienführung (Radroute) ist dabei von untergeordneter Bedeutung. Die Zuständigkeit des Kantons, aber auch die Zustimmung der betroffenen Gemeinden und die Mitwirkung der Grundeigentümer sind an das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz (RB 50.1161) angelehnt. In der Vernehmlassung wurde vereinzelt gefordert, den Anliegen des Langsamverkehrs mittels Verpflichtungen vermehrt zum Durchbruch zu verhelfen. Beispielsweise sollten Kantonsstrassen stets einen Radweg enthalten oder die Gemeinden sollten zum Bau von Abstellplätzen und Unterständen verpflichtet werden. Eine solche Verpflichtung drängt sich jedoch nicht auf. Unter Umständen wird den Anforderungen des Radverkehrs nämlich besser entsprochen, wenn ein Radweg nicht unmittelbar neben der Kantonsstrasse erstellt wird, sondern entlang attraktiverer Routen mit weniger Verkehr. Ausserdem kennt dieser Entwurf grundsätzlich für keine Strassenart eine Verpflichtung zum Bau. Ausgenommen ist der Anspruch der Einwohnergemeinden auf einen Anschluss ans übergeordnete Strassennetz gemäss Artikel 12. Dort werden jedoch explizit Motorfahrzeuge und Fahrräder genannt.

- Winterdienst (Art. 22):

Es gilt der Grundsatz: Der Hoheitsträger ist auch zuständig für den Winterdienst. Der Regierungsrat schliesst allerdings in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarung zur allgemeinen Zuständigkeitsregelung ab.

- Verkehrsplan (Art. 8)

Der Regierungsrat erlässt einen kantonalen Verkehrsplan, welcher insbesondere Aussagen über den individuellen Motorfahrzeugverkehr, den strassengebunden öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr enthält.

Die Baudirektion veranstaltete eine Information über das neue Strassengesetz und die Vernehmlassung. Diese fand statt am 28. Juni 2012. Alle Vernehmlassungsadressaten waren zur Teilnahme eingeladen.

Anschliessend an die Informationsveranstaltung wurde die externe Vernehmlassung zum neuen Strassengesetz eröffnet, in welcher die interessierten ihre Stellungnahme einreichen konnten.

Von der Möglichkeit haben 37 Vernehmlassungsadressaten Gebrauch gemacht. Es haben keine Personen und Organisationen ohne Einladung eine Antwort eingereicht.

2. Rücklauf und Teilnehmende

Vernehmlassungsadressaten	Rücklauf
Einwohnergemeinden des Kantons Uri	Altdorf, Attinghausen, Andermatt, Bauen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Göschenen, Gurtellen, Isenthal, Realp, Schattdorf, Seedorf, Seelisberg, Silenen, Sisikon, Spiringen und Unterschächen, Wassen
Politische Parteien (CVP, FDP, SP, Grüne, SVP, Junge SVP, Jungfreisinnige, Jusos, Junge CVP)	CVP Uri, FDP, Grüne, SP Uri, SVP Uri
Urner Umweltrat	Ja
TCS Uri	Ja
VCS	Ja
ACS (Sektion Uri – Schwyz)	Ja
Korporation Uri	Ja
Korporation Ursern	Ja
Alle Korporationsbürgergemeinden	Schattdorf, Unterschächen
Baumeisterverband (BV)	nein
Bauwirtschaftskonferenz (BWK)	Ja
Wirtschaft Uri	Ja
Syna	Nein
GBU	Nein
Abwasser Uri AG	Ja
Gemeindewerke Erstfeld	Ja
EWA	Ja
EWU	Ja

3. Übersicht über die Stellungnahmen

3.1. Stellungnahme nach Vernehmlassungsadressaten

Dieses Kapitel stellt das Ergebnis der Rückmeldungen nach Vernehmlassungsadressaten zusammengefasst dar. Rückmeldungen auf einzelne Artikel des Gesetzes werden in Ziffer 3.2 aufgeführt.

EWA

Als Verteilnetzbetreiberin ist die Elektrizitätswerk Altdorf AG (EWA) mit ihren in den Kantonsstrassen verlegten Leitungen und/oder Kabelschächten durch das StrG direkt betroffen. Das EWA ist zusätzlich bezüglich der öffentlichen Beleuchtung vom StrG betroffen:

Gemäss Ziffer 1 des Zusatzes zu den Konzessionsverträgen des EWA mit seinen Konzessionsgemeinden sind die „Installationen für die öffentliche Strassenbeleuchtung Eigentum der Gemeinden und werden auf deren Kosten vom EWA unterhalten und entsorgt. [...] Das EWA gestattet, bei der Erstellung der Strassenbeleuchtung seine Verteilanlagen und Kabelgräben gegen einen anteilmässigen Betrag mitzubeneutzen, soweit dies der Betrieb erlaubt. [...] Das EWA orientiert die Gemeinde periodisch über den Zustand der Strassenbeleuchtung und den allfällig nötigen Unterhalt. In begründeten Fällen können Arbeiten auch an qualifizierte Dritte übergeben werden. Aus Gründen der Sicherheit und der Werterhaltung hat dies immer in Absprache mit dem EWA zu erfolgen. Das EWA führt aus Gründen der Sicherheit und der Werterhaltung ein dem Stand der Technik entsprechendes Planwerk gegen Entschädigung.“

Ziffer 2 des Zusatzes zu den Konzessionsverträgen des EWA mit seinen Konzessionsgemeinden regelt die technischen Vorgaben wie folgt: „Bei Neuanlagen, falls diese nicht vom EWA ausgeführt werden, sind die technischen Vorgaben des EWA einzuhalten, um negative Einwirkungen auf die Verteilanlagen auszuschliessen.“

Ziffer 3 des Zusatzes zu den Konzessionsverträgen des EWA mit seinen Konzessionsgemeinden schliesslich regelt die wiederkehrenden Kosten: „Für die öffentliche Strassenbeleuchtung werden Pauschalpreise vereinbart, in welchen Stromverbrauch sowie Lampen- und Sicherungersatz durch normale Abnutzung enthalten sind.“

Das EWA beschränkt sich deshalb in seinen Ausführungen auf die betreffenden Artikel 4, 13, 40 und 41.

Grüne Uri

Die Grünen begrüssen den Erlass eines Strassengesetzes und insbesondere die Integration der Radwege und die Schaffung von kantonalen und gemeindlichen Verkehrsplänen (Strassenplänen).

Allerdings genügt es den Grünen Uri nicht, wenn Pläne erlassen werden. Im Bereich der Veloinfrastrukturen hat der Kanton Uri so viel Nachholbedarf, dass diesbezüglich auch Umsetzungsfristen für den Bau dieser Anlagen gesetzt werden müssen. Ausserdem

fehlen den Grünen Uri in diesem Gesetz Standards für Radwege (Velostreifen, Velowege, Breite, etc.) und Veloabstellanlagen (wo, wie viel, gedeckt oder offen).

Abwasser Uri AG

Die Ausführungen beschränken sich auf die für die Abwasser Uri relevanten Artikeln 39, 40, 41 und 43.

Die Abwasser Uri nimmt mit Erstaunen den Entwurf des StrG zur Kenntnis. Von Seiten Baudirektion wurde verschiedentlich in Aussicht gestellt, dass die Abwasser Uri bzw. die Werke bereits in der Phase der Erarbeitung des StrG zur Mitwirkung eingeladen werden. Unter anderem hat der Baudirektor mit Schreiben vom 1. Mai 2009 den Werken (Abwasser Uri, EWA und Swisscom) in Aussicht gestellt, die Diskussion betreffend Kostenteiler bei Strassenneubauten mit darunter liegenden Werkleitungen zu führen. Die Abwasser Uri ist enttäuscht, dass sie die berechtigten Anliegen der Werke nicht bereits in der Erarbeitung des vorliegenden Gesetzesentwurfs einbringen konnte, und dass dies erst jetzt im Vernehmlassungsverfahren erfolgen kann.

Relevant für die Abwasser Uri sind wie einleitend erwähnt die Artikel 39, 40, 41 und 43 des Gesetzesentwurfs. Diese sollen das Verhältnis zwischen dem Strasseneigentümer und unter anderen den Werken neu regeln.

Grundsätzlich besteht bezüglich der Abwasser Uri dazu kein Regelungsbedarf, da das kantonale Umweltgesetz (KUG) dieses Verhältnis in Artikel 34 grundsätzlich und auch im Sinne der Abwasser Uri regelt: „Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben die Durchleitung der Sammelleitungen unentgeltlich zu dulden.“ Im Kanton Uri sind sämtliche Kantons- und Gemeindestrassen parzelliert und im Grundbuch eingetragen. Sofern der Kanton oder eine Gemeinde Grundeigentümerin oder Grundeigentümer ist, so gilt diese Regelung auch für den Kanton oder die Gemeinden.

Der Entwurf sieht vor, dass Werkleitungen Sondernutzungen sind, für die eine „Konzession“ einzuholen ist. Dabei wird dem Stellenwert der Werkleitungen insbesondere der Wasser-, Abwasser- und Stromversorgung in keiner Art und Weise Rechnung getragen. Wie schon oben ausgeführt sind im Kanton Uri im Gegensatz zu Kantonen, welche Konzessionen in diesem Bereich kennen, sämtliche Kantons- und Gemeindestrassen parzelliert und im Grundbuch eingetragen. Zusätzlich zum durch den neuen Regelungsentwurf geschaffenen Widerspruch zum KUG lässt sich ihres Erachtens die Erteilung einer „Konzession“ für Werkleitungen nur schwer mit Artikel 691 Absatz 1 ZGB vereinbaren. Dieser Artikel regelt die Durchleitung aus Nachbarrecht. Dabei besteht explizit die Pflicht zur Duldung von Werkleitungen.

Abgesehen von der ausreichenden Regelung im KUG und im ZGB schafft der Begriff „Konzession“ für die Abwasser Uri und die Werke keine Klarheit. Was heute ausreichend und mittels Dienstbarkeiten geregelt und im Grundbuch eingetragen wird, soll mit einer „Konzession“ komplizierter und intransparenter gelöst werden. Dementsprechend konnte an der Informationsveranstaltung vom 28. Juni 2012 keine plausible Begründung vorgebracht werden, welchen Nutzen eine „Konzession“ gegenüber einem Durchleitungsrecht (für die Abwasser Uri gestützt auf das KUG) in der künftigen Zusammenarbeit mit den Werken haben soll. Es liegt der Schluss nahe, dass mit dem Begriff „Konzession“ lediglich die Möglichkeit für das Generieren neuer Gebühren des Kantons zu Lasten Dritter, namentlich der Werke, geschaffen werden soll.

FDP

Das neue Strassengesetz ersetzt vor allem das bisherige „Strassenbaugesetz“. Es ist nach Erachtens der Baudirektion richtig, dass in Zukunft die Strasse allgemein im Mittelpunkt dieses neuen Erlasses steht und der Fokus nicht vor allem auf den Strassenbau gelegt wird, wie das mit dem bisherigen Strassenbaugesetz zumindest dem Namen nach so war.

Im Grossen und Ganzen ist das neue Strassengesetz ein gelungener Wurf. Nicht die Rede in diesem Gesetz ist davon, wer für die einzelnen Themen zuständig ist. Zum Beispiel, ob für eine Bewilligung für eine Mehrbeanspruchung von öffentlichem Raum die Baudirektion oder die Sicherheitsdirektion zuständig ist. Das ist aber auch nicht notwendig, da bei diesem Gesetz mit wenigen Ausnahmen überhaupt keine Zuständigkeiten definiert werden. Das soll mit der Verordnung über den Strassenverkehr festgelegt werden. Diese Verordnung ist ja ebenfalls in der Überarbeitung und wird wohl in nächster Zukunft ebenfalls in die Vernehmlassung gehen. Dort wird man dann ein grosses Augenmerk darauf zu richten haben, dass die einzelnen Zuständigkeiten sachgerecht, effizient und logisch bestimmt werden.

ACS

Nach Durchsicht aller Kapitel und Artikel gelangt der ACS zur Auffassung, dem neuen Strassengesetz im grossen und ganzen seine Zustimmung geben zu können. Insbesondere begrüsst der ACS die klare Definition von diversen strassenrelevanten Begriffen in Kapitel 1 und 2, namentlich das Verhältnis zwischen öffentlichen und privaten Strassen oder den Zusammenhang zwischen Strassenhoheit und Strasseneigentum.

Hingegen wünscht er sich in jenen Artikeln, die sich mit dem baulichen und betrieblichen Unterhalt von Kantonsstrassen beschäftigen, mehr Klarheit über die Finanzierung der damit verbundenen Ausgaben. Insbesondere erachtet er es als verpasste Chance, die gemäss Kommentar zum Artikel 49 diskutierte Idee eines Strassenfonds nicht weiter zu verfolgen.

BWK

Nach dem Besuch der Info-Veranstaltung vom 28. Juni 2012 und nach eingehendem Studium der Unterlagen ist die BWK zur Auffassung gelangt, dass sie zum neuen Strassengesetz des Kantons Uri keine Stellungnahme abgeben kann. Grundsätzlich begrüsst die es die BWK sehr, dass eine klare, umfassende und praktikable Regelung der Zuständigkeiten, der Zuordnungen und der Verfahren angestrebt wird.

Einwohnergemeinde Göschenen

Im Auftrag des Gemeinderates Göschenen teilt sie mit, dass sie zur Gesetzesvorlage keine Änderungen oder Ergänzungen anzubringen hat. In diesem Sinne bittet sie um Kenntnisnahme.

EWU

Das Elektrizitätswerk Ursern (EWU) ist vorwiegend mit Artikel 41 (bestehende Leitungen) tangiert.

Es hat von der Vorlage Kenntnis genommen.

Wirtschaft Uri

Wirtschaft Uri bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung in rubrizierter Angelegenheit und verzichtet auf eine Stellungnahme.

Einwohnergemeinde Bauen

Das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri trägt das Datum des 2. Mai 1971. Bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. März 1999 an den Landrat zum Strassengesetz wurde festgehalten, dass sich im Laufe der Jahre diverse Mängel zeigten. So schweigt sich das geltende Gesetz zum Verhältnis zwischen den öffentlichen und den privaten Strassen aus. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur dürftig dargestellt. Es herrscht Regelungsbedarf im Zusammenhang mit der Strassenhoheit Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Eine Regelung des Plangenehmigungsverfahrens im Gesetz selber fehlt. Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte vor 13 Jahren vor dem Volk. Das neue Strassengesetz nimmt diverse Punkte des Strassengesetzes von 1999 auf und ergänzt diese umfassend.

Der Urner Gemeindeverband äusserte seine Meinung zur Vernehmlassung am 16. Juli in einem Arbeitspapier. Der Gemeinderat schliesst sich der Meinung des Urner Gemeindeverbandes an.

Urner Umweltrat

Nach interner Rücksprache teilt er mit, dass er vollumfänglich die Vernehmlassungsantworten der Grünen Uri und des VCS Uri unterstützt.

Korporationsbürgergemeinde Schattdorf

Der Korporationsbürgerrat Schattdorf hat sich seiner Aufgabe angenommen und die Unterlagen eingehend studiert. Nach dem Abwägen aller Fakten kommt er zum Schluss, die Anregungen der Korporation Uri zu unterstützen.

Das Auflisten der „Korporationsstrassen“ als neue Strassenkategorie ist ernsthaft zu prüfen. Der Korporationsbürgerrat dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Einwohnergemeinde Sisikon

Der Gemeinderat hat sich mit dem Gesetz intensiv auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dass das vorliegende Gesetz theoretisch zwar Problemlösungen aufzeigt, diese praktisch aber zu grossen Auslegungsdiskussionen führen werden. Der Gemeinderat ist deshalb der Meinung, dass man die aufgeworfenen Fragen, aber auch die Punkte in der Stellungnahme des Urner Gemeindeverbandes, vor der Verabschiedung des Gesetzes zu Handen des Landrats, mit den Gemeinden ausdiskutieren muss. Nur so kann erreicht werden, dass die Gemeinden dem Gesetz auch zustimmen können. Der Gemeinderat möchte ein einfaches und verständliches Gesetz, welches klare Regelungen aufzeigt, die in der Praxis problemlos angewendet werden können.

Der Gemeinderat hat insbesondere festgestellt, dass der Regierungsrat künftig auch über Gemeindestrassen entscheiden darf/kann (z. B. Art. 294, Art. 474). Die Gemeindeautonomie ist zu erwahren.

Wie bereits erwähnt, verweist der Gemeinderat auf die Stellungnahme des Urner Gemeindeverbands. Das Gesetz weist noch viel Klärungsbedarf auf und bevor nicht alle offenen Punkte mit den Gemeinden ausdiskutiert worden sind, kommt für den Gemeinderat eine Zustimmung zum vorliegenden Gesetz nicht in Frage.

TCS Sektion Uri

Gerne nimmt die TCS Sektion Uri die Gelegenheit wahr, sich wie folgt zum Gesetzesentwurf zu äussern.

Die Verkehrssicherheit ist für den TCS Sektion Uri bei der Erstellung, beim Betrieb und bei einem allfälligen Ersatz von Strassen ein grosses Anliegen. Der Gesetzesentwurf erwähnt die Verkehrssicherheit nur am Rande und in allgemeiner Form.

Im gleichen Zusammenhang erlaubt sich die TCS Sektion Uri nochmals auf die schweizweite Fussgängerstreifen-Diskussion hinzuweisen. Nach Ansicht des TCS Sektion Uri bestehen auch im Kanton Uri mehrere Fussgängerstreifen, die saniert, respektive eliminiert (Dorfzentrum Altdorf) werden müssten. Im Gesetz könnte dafür eine saubere Grundlage für den Kanton geschaffen werden.

Die TCS Sektion Uri führt regelmässig Aktionen im öffentlichen Raum durch; sei es z.B. um nationale Präventionskampagnen umzusetzen oder sei es um Velofahrkurse für Schülerinnen und Schüler anzubieten.

Für die Sondernutzung sieht der Gesetzesentwurf vor, dass um eine Konzession nachgesucht werden muss. Dies erscheint nicht sachgerecht. Das Bundesrecht löst diese Angelegenheit im ZGB mit Grunddienstbarkeiten. Auch im Kanton Uri sind in diversen kantonalen Gesetzen Grund- und Personaldienstbarkeiten vorgesehen. Die TCS hat im Kanton Uri den Vorteil, dass der Kanton vollständig vermessen ist. Die Einräumung von Dienstbarkeiten erscheint einfacher, effizienter und klarer, als ein neu aufzubauendes System mit Konzessionen.

CVP Uri

Die CVP Uri erachtet es als notwendig, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Es wird auch begrüsst, dass wesentliche Punkte detailliert in diesem Gesetz geregelt werden.

SP Uri

Die SP Uri dankt für die Möglichkeit, zum neuen Strassengesetz Stellung nehmen zu können. Die SP Uri erachtet es als richtig, dass ein neues Strassengesetz geschaffen und damit den aktuellen Gegebenheiten Rechnung getragen wird. Insbesondere unterstützt die SP Uri den ausdrücklichen Einbezug des Langsamverkehrs wie Radwege im Gesetzestext. Dennoch erscheint der vorliegende Gesetzestext in dieser Beziehung etwas zu wenig griffig. Der Langsamverkehr, vor allem die Förderung der Benutzung von Fahrrädern und E-Bikes, wäre durchaus in der Lage einen entscheidenden zur Lösung der erheblichen hausgemachten Verkehrsbelastung im unteren Kantonsteil zu leisten. Ein neues Gesetz über die Strassen muss den Anliegen des Langsamverkehrs mehr Gewicht verschaffen.

VCS

Der VCS Sektion Uri begrüsst die Totalrevision des alten Strassenbaugesetzes und insbesondere neu die Beachtung von Radwegen. Deshalb ist der Vorstand hochofreut, dass diese Arbeit nun endlich angegangen wurde. Der VCS kann aber vorwegnehmen, dass der vorliegende Entwurf nicht ganz überzeugt. Es fehlen Fristen für den Bau von Veloinfrastrukturen sowie Normen hierzu. Ebenso Vorgaben, wo und wie Veloabstellplätze geschaffen werden sollen.

Einwohnergemeinde Bürglen

Der Gemeinderat gibt folgende Vernehmlassung ab:

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert. Das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes war aus Sicht der Gemeinden indes befremdend. Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die Vernehmlassung ausgerechnet in die Sommerferien fällt. Ausserdem konnten die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden des Kantons machen. Aus diesem Grund berücksichtigt der vorliegende Entwurf die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Einwohnergemeinde Gurtellen

Der Gemeinderat Gurtellen hat die Vorlage geprüft und unterbreitet der Baudirektion folgende Stellungnahme:

Grundsätzlich ist eine Revision des alten Strassengesetzes zu begrüßen. Hingegen empfindet der Gemeinderat Gurtellen den Zeitraum der Vernehmlassung (Ferienzeit) als nicht sehr glücklich. Die Gemeinden wurden nur zu Beginn der Erarbeitung der Vorlage eingeladen, Anregungen zuhanden des Kantons einzugeben. Aus diesem Grund berücksichtigt die Vorlage die Bedürfnisse der Gemeinden lediglich in einem sehr begrenzten Rahmen.

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen. Das ist zwar üblich, aber insofern unbefriedigend, als die Ausführungsbestimmungen zurzeit noch nicht bekannt sind, jedoch die Gemeinden in sehr hohem Masse treffen. Eine enger Einbezug der Gemeinden ist daher dringend nötig.

Gemeinde Seedorf

Das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri trägt das Datum des 2. Mai 1971. Bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 9. März 1999 an den Landrat zum Strassengesetz wurde festgehalten, dass sich im Laufe der Jahre diverse Mängel zeigten. So schweigt sich das geltende Gesetz zum Verhältnis zwischen der öffentlichen und den privaten Strassen aus. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur dürftig dargestellt. Es herrscht Regelungsbedarf im Zusammenhang mit der Strassenhoheit. Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Eine Regelung des Plangenehmigungsverfahrens im Gesetz selber fehlt. Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte vor rund 13 Jahren vor dem Volk. Das neue Strassengesetz nimmt diverse Punkte des Strassengesetzes von 1999 auf und ergänzt diese umfassend.

Stellungnahme GR Seedorf:

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert. Das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes war aus Sicht der Gemeinden indes befremdend. Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die Vernehmlassung ausgerechnet in die Sommerferien fällt. Ausserdem konnten die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden des Kantons machen. Aus diesem Grund berücksichtigt der vorliegende Entwurf die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Gemeindewerke Erstfeld

Als öffentlich-rechtliche Unternehmung, welche im Auftrag der Einwohnerschaft die Versorgung mit Strom und Wasser sicherzustellen hat, sind die Gemeindewerke Erstfeld von diesem Strassengesetz direkt betroffen und somit sehr daran interessiert, ihre Stellungnahme einzureichen.

Kantons- und Gemeindestrassen sind Liegenschaften des Kantons respektive der Gemeinden. Somit sind die Besitzerinnen und Besitzer dieser Liegenschaften die Urnerinnen und Urner. Daraus leiten die Gemeindewerke Erstfeld folgende Grundsätze ab:

- Für Werkleitungen wie Strom, Wasser und Abwasser muss grundsätzlich jederzeit und überall das Durchleitungsrecht gewährt werden.
- Die Einwohnerschaft muss auf ihrem eigenen Grund und Boden keine Durchleitungsrechte für die Versorgung mit Wasser bzw. die Entsorgung von Abwasser bezahlen.
- Beim Strassenbau bzw. bei Strassenumlegungen oder -anpassungen trägt der Kanton respektive die Gemeinden die Kosten des Strassenkörpers. Die Werkleitungseigentümer haben lediglich die Mehrkosten zu tragen, welche durch den Bau bzw. durch die Anpassung allfälliger Werkleitungen verursacht werden.

Der Entwurf sieht weiter vor, dass Werkleitungen Sondernutzungen sind, für die eine „Konzession“ einzuholen ist. Dabei wird dem Stellenwert der Werkleitungen insbesondere der Wasser-, und Stromversorgung sowie der Abwasserentsorgung in keiner Art und Weise Rechnung getragen. Der Artikel 691 Absatz 1 ZGB Artikel regelt die Durchleitung aus Nachbarrecht. Dabei besteht explizit die Pflicht zur Duldung von Werkleitungen.

Es liegt der Schluss nahe, dass mit dem Begriff „Konzession“ die Möglichkeit für das Generieren neuer Gebühren des Kantons zu Lasten Dritter, namentlich der Werke, geschaffen werden soll.

Die Regelung in Artikel 40 Absatz 5 wonach der Konzessionär „alle Kosten, die wegen der Sondernutzung entstehen“ zu tragen hat, widerspricht allen gängigen Regelungen und ist nicht sachgerecht. Korrekt wäre, dass der Konzessionär bzw. die Werke sämtliche *Mehrkosten* zu tragen haben, die aufgrund der Sondernutzung entstehen.

Korporation Ursern

An der 1. Sitzung 2012/13 des Engeren Rates vom 5. Juni 2012 wurde eine Arbeitsgruppe mit den Talräten Ludwig Müller und Rene Russi eingesetzt. Aufgrund der Tragweite und der allfälligen Auswirkungen auf die Korporation Ursern beantragt die Arbeitsgruppe, dass sich zudem ein Rechtskonsulent mit dieser Vorlage befassen soll. Gestützt auf eine eingehende Beratung nimmt der Engere Rat zum neuen Strassengesetz des Kantons Uri Stellung.

SVP Uri

Das jetzige Strassengesetz des Kantons Uri stammt aus dem Jahre 1971. Im Jahr 2007 wurde dieses Gesetz dann teilweise revidiert. Bei diesen Änderungen sind viele „Baustellen“ im Baugesetz geflickt worden. So wurden Zuständigkeiten geregelt und die neuen Strasseneinteilungen wurden vorgenommen.

Die vorliegende Totalrevision des Strassengesetzes kann so nicht unterstützt werden. Die Mängel aus Sicht der Baudirektion hat die SVP Uri in ihrer Antwort erwähnt. Dazu kommt, dass die Zweckbildung der Motorfahrzeugsteuern, für welche sich die SVP Uri schon immer einsetzte, in diesem Gesetz gänzlich weggelassen wurde. Deshalb wird das Gesetz in der jetzigen Form von der SVP Uri abgelehnt.

Die SVP Uri erachtet eine Totalrevision als unnötig. Den vorliegenden Gesetzesvorschlag lehnt sie ab.

Gemeinde Schattdorf

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert. Das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes war aus Sicht der Gemeinden indes befremdend. Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die Vernehmlassung ausgerechnet in die Sommerferien fällt. Ausserdem konnten die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden des Kantons machen. Aus diesem Grund berücksichtigt der vorliegende Entwurf die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen (Art. 53). Das ist zwar üblich, aber insofern unbefriedigend, als die Ausführungsbestimmungen zurzeit noch nicht bekannt sind aber die Gemeinden dieses Mal in sehr hohem Masse treffen. Hier wäre ein enger Einbezug der Gemeinden erforderlich.

Gemeinde Isenthal

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert.

Das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes war aus Sicht der Gemeinde indes befremdend. Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die Vernehmlassung ausgerechnet in die Sommerferien fällt. Ausserdem konnten die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden des Kantons machen. Aus diesem Grund berücksichtigt der vorliegende Entwurf die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen (Artikel 53). Das ist zwar üblich, aber insofern unbefriedigend, als die Ausführungsbestimmungen zurzeit noch nicht bekannt sind, aber die Gemeinden dieses Mal in sehr hoher Masse treffen. Hier wäre ein enger Einbezug der Gemeinden erforderlich.

Bei Gemeindefusionen müssen die Erschliessungsstrassen in Gemeinden/Siedlungen auch weiterhin Kantonsstrassen bleiben.

Gemeinde Altdorf

Das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri (RB 50.1111) stammt vom 2. Mai 1971. Dass das Gesetz verschiedene Lücken und Mängel aufweist, hat sich in den letzten 41 Jahren gezeigt. So schweigt sich das geltende Gesetz zum Verhältnis zwischen den öffentlichen und den privaten Strassen aus. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur knapp dargestellt und es herrscht Regelungsbedarf im Zusammenhang mit der Strassenhoheit. Vorschriften über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Eine Regelung des Plangenehmigungsverfahrens im Gesetz selber fehlt gänzlich.

Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte am 24. Oktober 1999 mit einem Nein-Stimmenanteil von 57% vor dem Volk.

Der neue Gesetzesentwurf nimmt diverse Punkte der Strassengesetzesvorlage von 1999 auf und ergänzt diese. In einer ersten Phase wurden positive und negative Erfahrungen aus der täglichen Arbeit mit dem aktuellen Gesetz gesammelt und Mängel und konkrete Änderungsvorschläge zusammengetragen. Zur Mitwirkung eingeladen wurden hauptsächlich die kantonalen Direktionen und Ämter. Der Urner Gemeindeverband konnte nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden der Baudirektion abgeben.

An der Sitzung vom 6. März 2012 hat der Regierungsrat das neue Strassengesetz für die kantonale Ämterkonsultation freigegeben. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen wurden mit dem Rechtsdienst Uri besprochen und mehrheitlich in den Gesetzestext integriert.

Der Gemeinderat begrüsst die Absicht, das vierzig Jahre alte Strassenbaugesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln. Bei der Erarbeitung der Gesetzesvorlage konnten die Gemeinden kaum mitarbeiten, dies bedauert der Gemeinderat sehr. Der vorliegende Entwurf berücksichtigt daher auch die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Gemeinde Attinghausen

Das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri (RB 50.1111) trägt das Datum des 2. Mai 1971. Bereits im Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. März 1999 an den Landrat zum Strassengesetz wurde festgestellt, dass sich im Laufe der Jahre diverse Mängel zeigten. So schweigt sich das geltende Gesetz zum Verhältnis zwischen den öffentlichen und den privaten Strassen aus. Die Widmung einer Strasse zum Gemeingebrauch wird nur dürftig dargestellt. Es herrscht Regelungsbedarf im Zusammenhang mit der Strassenhoheit. Vorschriften über den gesteigerten

Gemeingebrauch und die Sondernutzung fehlen fast ganz. Eine Regelung des Plangenehmigungsverfahrens im Gesetz selber fehlt.

Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte vor rund 13 Jahren vor dem Volk. Das neue Strassengesetz nimmt diverse Punkte des Strassengesetzes von 1999 auf und ergänzt dieses umfassend. Um ein breit abgestütztes Gesetz zu schaffen, haben intern alle Direktionen und Ämter den Gesetzesentwurf mitbearbeitet

Vorweg möchte der Gemeinderat festhalten, dass das Vorgehen des Kantons, bzw. die Planung einer Vernehmlassung über die Sommerferien inkl. die Terminierung einer Informationsveranstaltung kurz vor Ferienbeginn eher befremdet. Unstreitig hingegen erscheint dem Gemeinderat, dass ein 40-jähriges Gesetz einmal überarbeitet werden muss.

Der Gemeinderat beschliesst:

- Die oben aufgeführten Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln zum neues Strassengesetz des Kantons Uri werden mittels Protokollauszug als Vernehmlassung abgegeben.
- Der Gemeinderat dankt der Baudirektion für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bittet um Berücksichtigung seiner Anliegen.

Korporationsbürgergemeinde Unterschächen

Die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen ist Hoheitsträgerin von Wald- und Alperschliessungsstrassen die auf dem Gebiet der Korporation Uri liegen. Diese Strassen werden von der Korporationsbürgergemeinde Unterschächen Unterhalten und Bewirtschaftet. Die Korporation Uri leistete und leistet einen erheblichen Beitrag an die Erschliessungskosten sowie an den Unterhalt dieser Strassen.

Im vorliegenden Gesetzesentwurf fallen die Korporationsstrassen, und somit auch die Strassen, für welche die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen die Hoheit hat, unter „übrige Strassen im Gemeingebrauch“. Der neue Gesetzesentwurf sieht vor, dass sich die Strassenhoheit nach dem Eigentum richtet. Die Strassenhoheit, über die von der Korporationsbürgergemeinde Unterschächen Bewirtschafteten und Unterhaltenen Strassen, läge somit bei der Korporation Uri. Die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen geht davon aus, dass die Korporation diese Strassen vermessen, und an die Korporationsbürgergemeinden sowie den Alpbewirtschaftern abtreten wird. Da in diesem Falle der Unterhalt vollumfänglich von der Korporationsbürgergemeinde Unterschächen getragen werden müsste, hätte dies untragbare finanzielle Auswirkungen auf ihre Korporationsbürgergemeinde.

Die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen erachtet es somit als sinnvoll, bei den Strassenkategorien (Art. 9) eine fünfte Kategorie „die Korporationsstrassen“ hinzuzufügen. Die Hoheit dieser Strassen sollte, wie dies bis anhin war, bei den Korporationsbürgergemeinden und den Alpbewirtschaftern liegen. Da der vorliegende Gesetzesentwurf für die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen erhebliche finanzielle Auswirkungen hätte, ersucht die Korporationsbürgergemeinde Unterschächen die Baudirektion, ihre Vorschläge zu berücksichtigen.

Einwohnergemeinde Flüelen

Die Vorlage für ein neues Strassengesetz des Kantons Uri soll das bestehende Strassenbaugesetz vom 2. Mai 1971 ablösen, welches im Lauf der Jahre diverse Mängel aufzeigt.

Der aufliegende Gesetzesentwurf zeigt die Absicht des Kantons, ein komplexes Gebilde für das kleine und überschaubare Kantonsgebiet zu schaffen. Die Notwendigkeit hierfür, vermag der Gemeinderat nicht zu erkennen.

Anlässlich einer Informationsveranstaltung der Baudirektion zeigte sich, dass das Argument für die Neufassung des Strassengesetzes darin liegen soll, das „betagte“ bestehende Gesetz abzulösen. In der Sache wolle man aber wenig ändern. Diese Aussagen stehen im Widerspruch.

Neben der bloss mit enormem Aufwand umsetzbaren innerkantonalen Zuständigkeitsregelung zeigt der Entwurf Ansätze dahin, bisherige pragmatische Lösungsansätze zu verkomplizieren.

In Zeiten der angespannten Finanzen bzw. vor dem Hintergrund grosser finanzieller Herausforderungen hat der Gemeinderat die Erwartung, dass das neue Gesetz keine zusätzlichen administrativen Aufwendungen für die Gemeinden einführt. Das vorgeschlagene Widmungsverfahren bzw. die Führung eines Registers deuten dabei in eine Richtung, die dem Gemeinderat als falsch erscheint.

Der Kanton Uri hat mehrere Verträge mit der Einwohnergemeinde Flüelen abgeschlossen, die sich mit Abgrenzungsfragen (insbesondere betreffend Unterhalt) befassen. Der Gemeinderat geht davon aus, dass das neue Gesetz klar festhält, welche Strassenabschnitte eine Kantonsstrasse darstellen (mit Kostenfolgen zulasten des Kantons) und für welche Strassen sich die Befreiung von Unterhaltungspflichten der Gemeinde (aufgrund bestehender Verträge) ergeben. Zudem ist es gesetzlich auszuschliessen, dass der Kanton die Gemeinden finanziell oder anderweitig belasten darf, wenn sie die Kantonsstrasse als Groberschliessung nutzen.

Das bestehende Gesetz sah die Verwendung der Strassenverkehrsabgaben zweckgebunden für die Belange der Strassen im Kanton Uri vor. Die Bestimmung ist im Entwurf nicht enthalten. Sie ist wieder aufzunehmen.

Es ist festzustellen, dass die Gesetzesvorlage einer Überarbeitung bedarf. Der Gemeinderat beantragt die Berücksichtigung der Ansichten und der gestellten Ergänzungs- und Änderungsanträge.

Korporation Uri

Das neue Gesetz hätte, wenn es unverändert dem Volk zur Abstimmung unterbreitet würde, erhebliche Auswirkungen auf die Korporation Uri. Mit der Gesetzesrevision will man bei der Strasseneinteilung Klarheit schaffen. Aus diesem Grund werden „nur“ vier Strassenkategorien geschaffen. Die Strassen der Korporation Uri werden unter „übrige Strassen im Gemeingebrauch“ Artikel 9 lit. d) der Vernehmlassungsvorlage eingereiht.

Der Gesetzesentwurf sieht im Weiteren vor, dass wer die Strassenhoheit hat, die Kosten des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der betreffenden Strasse hat, Artikel 47

Absatz 1. Die Hoheit und das Eigentum definieren sich bei den übrigen Strassen nach Artikel 18. Demnach richtet sich die Hoheit bei den übrigen Strassen nach dem Eigentum.

Nun ist es so, dass praktisch alle Wald- und Alperschliessungsstrassen im Gebiet der Korporation Uri nicht vermessen sind und sich demnach auf Grundeigentum der Korporation Uri befinden. Hoheitsträger dieser Strassen ist jedoch nicht die Korporation Uri, sondern für Walderschliessungsstrassen die einzelnen Korporationsbürgergemeinden und für Alperschliessungsstrassen in der Regel die Alngenossen oder entsprechende Wegbaugenossenschaften. Diese Regelung hat sich in der Vergangenheit bewährt und funktioniert. Würde die Korporation Uri Hoheitsträgerin bei diesen Strassen, so hätte dies erhebliche finanzielle Konsequenzen, da man für den Bau, Unterhalt und den Betrieb zukünftig verantwortlich wäre.

Mit der Regelung der Hoheit bei den übrigen Strassen mit dem neuen Gesetz, werden im Vollzug vor allem Kosten für die öffentliche Hand (Korporation Uri, Korporationsbürgergemeinden) verursacht, welche nicht nötig sind bzw. vermieden werden könnten. Die Korporation Uri wäre gezwungen, die Strassen an die Korporationsbürgergemeinden und Alngenossenschaften abzutreten und diese vermessen zu lassen. Ein solches Vorgehen würde sowohl die Korporationsbürgergemeinden als auch die Alngenossenschaften finanziell stark belasten, was die Korporation Uri vermeiden will. Unter Artikel 20 ist festgehalten, dass die Abtretung von Strassen unter Gemeinwesen nicht zu unzumutbaren finanziellen Belastungen führen darf. Die Korporation Uri zahlt bereits heute bedeutende jährliche Beiträge an den Strassenunterhalt der Korporationsbürgergemeinden und unterstützt die Sanierungen von Alperschliessungsstrassen wie auch Walderschliessungsstrassen, die über ein Meliorations- oder Forstprojekt abgewickelt werden mit ihrem ordentlichen Subventionssatz. Weiter sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass der ordentliche Unterhalt bei diesen Strassen meist gut und kostengünstig bewerkstelligt wird, vor

allem auch darum, weil die Bürgergemeinden und Genossenschaften über das nötige Fachwissen verfügen.

Nebst einer besseren Regelung der National, Kantons- und Gemeindestrassen kann mit einer Berücksichtigung ihrer Vorschläge auch zusätzlich eine klarere Regelung bei den übrigen Strassen, vor allem bei den Strassen auf Allmendgebiet erreicht werden. Im andern Fall würde es die Korporation Uri als Grundeigentümerin bei Strassen, zukünftig finanziell erheblich belasten, was dazu führen könnte, ihre finanziellen Leistungen bei der Unterstützung von Kanton und Gemeinden zu überprüfen.

Einwohnergemeinde Andermatt

Die Überarbeitung bzw. Umsetzung des neuen Strassengesetzes des Kantons Uri ist seit längerer Zeit ein Thema und wird begrüsst.

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen (Art. 53). Da diese die Gemeinden in einem sehr hohen Mass treffen ist eine enge Zusammenarbeit notwendig.

Einwohnergemeinde Wassen

Der Gemeinderat Wassen hat sich anlässlich seiner Sitzungen vom 13. August 2012 und 27. August 2012 intensiv mit der Vorlage auseinandergesetzt und unterbreitet Ihnen zum Entwurf für ein neues Strassengesetz folgende Stellungnahme:

Mit der Umsetzung der NFA im Kanton Uri (NFAUR) vom 19. Oktober 2007 (in Kraft seit 1. Januar 2008), ist auch das Strassenbaugesetz des Kantons Uri teilweise revidiert worden. Es ist eine neue Strasseneinteilung vorgenommen worden. Im Weiteren sind die bis anhin verschwommenen Zuständigkeiten im Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen bereinigt worden. Die Einwohnergemeinde Wassen verweist in diesem Zusammenhang auf den Bericht des Regierungsrats zur Umsetzung des NFA im Kanton Uri.

Die Einwohnergemeinde Wassen ist der Ansicht, dass durch die erfolgte Gesetzesänderung von 2007 die grössten Mängel im Strassenbaugesetz von 1971 behoben worden sind. Dringender Handlungsbedarf besteht nicht mehr. Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes erachtet die Einwohnergemeinde Wassen somit als nicht notwendig. Konsequenterweise wäre eigentlich den Antrag zu stellen, auf die Revision nicht einzutreten, und den Regierungsrat zu beauftragen, auf Basis des bestehenden Gesetzes eine blasse Teilrevision zu formulieren.

Das vorgeschlagene neue Strassengesetz des Kantons Uri lehnt die Einwohnergemeinde Wassen ab. Sie ist der Ansicht, dass dadurch komplexe Strukturen zwischen Kanton und Gemeinden geschaffen werden. Auch werden der reinen Lehre willen einheitliche Lösungen verlangt, obwohl diese in der Praxis nicht notwendig sind. Im Weiteren werden gefestigte und vom Volk und Landrat akzeptierte Lösungen umgestossen.

Zentrale Anliegen:

- Die Kantonsstrasse Wassen bis Meien verbindet die beiden gemeindlichen Ortsteile. Auf diesem Strassenteilstück wird während den Sommermonaten der öffentliche Verkehr und ganzjährig der Schülertransport angeboten. Aufgrund der zurzeit gültigen Rechtsgrundlagen anerkennt der Kanton, dass dieses Strassenstück eine zwischenörtliche Verbindungsfunktion erfüllt. Er ist deshalb für den ganzjährigen Unterhalt dieses Strassenabschnittes besorgt und entlastet die Gemeinde von den Unterhaltskosten. Die Einwohnergemeinde Wassen geht davon aus, dass sich mit dem neuen Strassengesetz diesbezüglich nichts ändert.
- Das zweite Hauptinteresse der Einwohnergemeinde Wassen liegt darin, dass das neue Strassengesetz keine neuen administrativen Aufwendungen für die Gemeinde einführt. Deshalb wehrt die Einwohnergemeinde Wassen sich gegen das Widmungsverfahren und vor allem gegen die Pflicht zur Anlage eines Strassenregisters.
- Die Urner Passstrassen stellen einen Tourismusmagnet erster Güte dar. Die Gemeinden setzen sich deshalb dafür ein, dass der Kanton seine Verantwortung für die Passstrassen wahrnimmt und diese historischen Zeugen für den zeitgemässen Tourismus nutzbar erhält. Bei der Umsetzung der Strategie „Strassen“ ist deshalb der Bedeutung, welche die Urner Alpenpässe als historische Kulturgüter und für die Volkswirtschaft des Kantons Uri haben, vermehrt Rechnung zu tragen.

Bestimmungen, die im neuen Gesetz fehlen:

- Es fehlt die bisherige Zweckbestimmung der Motorfahrzeugsteuern. Das neue Strassengesetz sieht nicht mehr vor, dass die Strassenverkehrsabgaben zweckgebunden und für die Belange der Strassen im Kanton Uri zu verwenden sind. Diese Bestimmung ist wieder aufzunehmen.
- Eine Kantonstrasse kann auch die Groberschliessung in einer Gemeinde darstellen. Das Gesetz hat zweifelsfrei zu klären, dass in diesem Falle die Strassenhoheit beim Kanton bleibt und dieser damit für Bau, Unterhalt und Betrieb verantwortlich ist. Es ist gesetzlich auszuschliessen, dass der Kanton die Gemeinden finanziell oder anderweitig belasten darf, wenn diese die Kantonstrasse als Groberschliessung nutzen.
- In der neuen Gesetzgebung fehlt die Bestimmung, wonach beim Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen ist. Insbesondere beim Unterhalt der Passstrassen ist diesem Aspekt gebührend Rechnung zu tragen. Diese Bestimmung muss wieder in die Gesetzgebung einfließen.

Aufgrund der erwähnten Darlegungen ist die Einwohnergemeinde Wassen der Ansicht, dass die vorgeschlagene Totalrevision des Strassengesetzes für die Bergregionen mehr Nachteile als Vorteile bringt. Ohne grosse Nachbesserungen lehnt die Einwohnergemeinde Wassen die vorgeschlagene Totalrevision des Strassenbaugesetzes ab.

Einwohnergemeinde Silenen

Die Ergänzungen und Änderungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf sind rot dargestellt. Sofern keine Ausführungen erfolgen, wird die Ansicht vertreten, dass die einzelnen Bestimmungen zweckmässig sind.

Neuer Artikel Zuständigkeit für den Strassenunterhalt

¹ Zuständig für den Strassenunterhalt sind

- a) bei Kantonsstrassen der Staat.
- b) bei den Gemeindestrassen die Gemeinde,
- c) bei den Güterstrassen die Strassengenossenschaft,
- d) bei Privatstrassen die Grundeigentümer.

² Der Unterhalt der Kantonsstrassen kann durch öffentlich-rechtlichen Vertrag an die Gemeinde übertragen werden. Sie wird für ihre Aufwendungen vom Staat entschädigt, soweit sie nicht unterhaltspflichtig im Sinn des Absatzes 1a ist.

³ Die Gemeinden können innerorts die Pflicht zur Reinigung und zur Schneeräumung des Trottoirs oder Gehwegs den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke überbinden.

⁴ Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse.

Neuer Artikel Winterdienst

¹ Der Winterdienst umfasst die Schneeräumung, die Glatteisbekämpfung, den Schutz der Strasse vor Schneeverwehungen und die besondere Markierung der Strassenränder.

² Öffentliche Strassen sind entsprechend ihrer Funktion und Verkehrsbedeutung auch im Winter offenzuhalten.

³ Für die Verwendung von Auftaumitteln gelten die Vorschriften des Umweltschutzrechts.

Neuer Artikel Kosten

¹ Zu den Unterhaltskosten zählen alle Kosten für Massnahmen gemäss Artikel 33.

² Die Kosten für den Strassenunterhalt trägt der Unterhaltungspflichtige gemäss [neuem Artikel]. Bei den Gemeindestrassen und den Güterstrassen im Eigentum der Gemeinde kann die Gemeinde die Kosten im Perimeterverfahren ganz oder teilweise den interessierten Grundeigentümern überbinden.

³ Einigen sich die Unterhaltungspflichtigen nicht über die Kostenverteilung, werden die Kosten von der Gemeinde im Perimeterverfahren verlegt.

⁴ Die Gemeinde kann Beiträge an die Kosten für den Unterhalt von Güterstrassen leisten.

⁵ Bei den Privatstrassen kann die Gemeinde die Kosten für den Unterhalt ganz oder teilweise übernehmen, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

⁶ Bei Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen sind die dadurch entstehenden Kosten des baulichen Unterhalts und der Erneuerung ganz oder teilweise den Verursachern zu überbinden.

Neuer Artikel Planungszone

¹ Zur Sicherstellung des Strassenbaus kann der Regierungsrat bei Kantonsstrassen, die Gemeinde bei den übrigen Strassen für genau bezeichnete Gebiete eine Planungszone bestimmen. Diese wird mit ihrer öffentlichen Auflage wirksam.

² Innerhalb des von der Planungszone erfassten Gebiets darf nichts unternommen werden, was den Planungszweck beeinträchtigen könnte.

³ Strassen- und Baulinienpläne sowie Strassenprojekte gelten ab dem Zeitpunkt ihrer öffentlichen Auflage als Planungszone.

Zusätzlich fehlen aus ihrer Sicht, in Ergänzung zu Artikel 92 des Planungs- und Baugesetzes, **Strassenpolizeiliche Bestimmungen**, namentlich:

- Mindestabstände zu Neubauten
- Mindestabstände zu Vorbauten (Balkone, Erker und dgl.)
- Mindestabstände zu unterirdischen Bauten und Anlagen
- Abstände von bestehenden Bauten
- Abstände von Pflanzen
- Abstände von Einfriedungen und Mauern sowie deren Ausnahmen
- Messweise der Abstände

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen (Artikel 53). Das ist zwar üblich, aber insofern unbefriedigend, als die Ausführungsbestimmungen zurzeit noch nicht bekannt sind aber die Gemeinden dieses Mal in sehr hohem Masse treffen. Die Mitwirkung der einzelnen Gemeinden ist unerlässlich und sicherzustellen.

Einwohnergemeinde Erstfeld/Urner Gemeindeverband

Es ist richtig, dass der Regierungsrat das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri, datiert vom 2. Mai 1971, überarbeiten will. Der Gemeinderat unterstützt die Bemühungen des Regierungsrats, den Bedarf nach neuen Regelungen in einem Gesetz festzuhalten.

Vier Vertreterinnen des Gemeinderats und der Gemeindeverwaltung haben an der Informationsveranstaltung zum Strassengesetz vom Donnerstag, 28. Juni 2012 teilgenommen. Aufgrund der an dieser Information aufgeworfenen Fragen konnte bereits dort zur Kenntnis genommen werden, dass das vorliegende neue Gesetz viele Fragen offen lässt oder zum Teil in der Anwendung Probleme in der Auslegung entstehen werden.

Der Gemeinderat hat sich mit dem Gesetz intensiv auseinandergesetzt und ist zum Schluss gekommen, dass das vorliegende Gesetz theoretisch zwar Problemlösungen aufzeigt, diese praktisch aber zu grossen Auslegungsdiskussionen führen werden. Der Gemeinderat ist deshalb der Meinung, dass man die an der Informationsveranstaltung aufgeworfenen Fragen, aber auch die Punkte in der Stellungnahme des Urner Gemeindeverbands, vor der Verabschiedung des Gesetzes zu Händen des Landrats, mit den Gemeinden ausdiskutieren muss. Nur so kann erreicht werden, dass die Gemeinden dem Gesetz auch zustimmen können. Der Gemeinderat möchte ein einfaches und verständliches Gesetz, welches klare Regelungen aufzeigt, die in der Praxis problemlos angewendet werden können.

Das Gesetz im Detail:

Wie bereits erwähnt, verweist der Gemeinderat auf die Stellungnahme des Urner Gemeindeverbands. Hervorheben möchte der Gemeinderat die neue Zuständigkeit für die Bushaltestellen. Aus den Ausführungen im Gesetz geht nicht klar hervor, inwiefern diese Zuständigkeit - welche neu beim Kanton liegen soll - geht. Hier besteht Klärungsbedarf.

Abschliessend möchte der Gemeinderat festhalten, dass das Gesetz noch viel Klärungsbedarf aufweist, und bevor nicht alle offenen Punkte mit den Gemeinden ausdiskutiert worden sind, kommt für den Gemeinderat Erstfeld eine Zustimmung zum vorliegenden Gesetz nicht in Frage.

Die Einwohnergemeinde Erstfeld ersucht die Baudirektion daher, ihre Änderungsbegehren und Bemerkungen in der bereinigten Vorlage zu berücksichtigen und danken bestens für Ihre Bemühungen.

Arbeitspapier zur Vernehmlassung zum neuen Strassengesetz des Kantons Uri

Mit Schreiben vom 30. Mai 2012 hat die Baudirektion des Kantons Uri die Unterlagen für die Vernehmlassung zum neuen Strassengesetz des Kantons Uri verschickt. Die Vernehmlassungsteilnehmer können ihre Stellungnahme bis am 30. August 2012 eingeben. Das vorliegende Arbeitspapier soll den Gemeinden als Input für die Ausarbeitung der Stellungnahmen dienen, indem es auf wichtige Stellen aus kommunaler Sicht fokussiert.

Erarbeitet wurde das Papier unter Leitung des Urner Gemeindeverbands von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus: Armand Simmen, Gemeindepräsident Realp; Marco Lussmann, Gemeinderat Erstfeld; Othmar Bissig, Gemeinderat Schattdorf; Felix Ziegler-

Meier, Gemeindeverwalter Wassen; Peter Cathry, Bereichsleiter Tiefbau und Umwelt Altdorf; Oskar Bachmann, Bausekretär Schattdorf.

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert. Das Vorgehen des Kantons für die Erarbeitung des Gesetzes war aus Sicht der Gemeinden indes befremdend. Beispiel dafür ist die Tatsache, dass die Vernehmlassung ausgerechnet in die Sommerferien fällt. Ausserdem konnten die Gemeinden nur ganz zu Beginn der Erarbeitung Anregungen zuhanden des Kantons machen. Aus diesem Grund berücksichtigt der vorliegende Entwurf die Bedürfnisse der Gemeinden zu wenig stark.

Gemeinde Seelisberg

Unstreitig ist die Notwendigkeit, das vierzig Jahre alte Strassengesetz zu revidieren. Der Versuch, Begrifflichkeiten zu klären und wesentliche Punkte detaillierter zu regeln als es im bestehenden Gesetz der Fall ist, ist an sich lobenswert.

Für die Mitglieder des Gemeinderates von Seelisberg ist es unverständlich, dass wichtige Vernehmlassungen ausgerechnet in Ferienzeiten oder Jahreswechselln durchgeführt werden. Es entsteht unweigerlich der Eindruck, ihre Kolleginnen und Kollegen der Kantonalen Verwaltung geniessen ihre wohlverdienten Ferien und lassen in der Zwischenzeit die Laienbehörden in den Gemeinden arbeiten. Auf diesen unbefriedigenden Umstand wurden die Kantonalen Behörden schon mehrmals von verschiedenen Seiten aufmerksam gemacht.

Der Gemeinderat Seelisberg ist der Ansicht, dass die Gemeinden beim Ausarbeiten der vorliegenden Vorlage zu wenig eingebunden wurden. Um eine mehrheitsfähiges Gesetz schaffen zu können, genügt es nicht nur Kantonsämter in eine Meinungsfindung einzubeziehen. Es ist somit nicht verwunderlich, dass diese Vorlage in der vorliegenden Form vom Gemeinderat Seelisberg nicht unterstützt werden kann.

Einwohnergemeinde Realp

Das neue Strassengesetz soll das geltende Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 2. Mai 1971 ersetzen.

Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes scheiterte am 24. Oktober 1999 vor dem Volk. Das neue Strassengesetz nimmt nun diverse Punkte der Vorlage von 1999 auf und ergänzt diese umfassend.

Die Notwendigkeit der Totalrevision des Strassenbaugesetzes ist unbestritten. Leider ist aber wieder einmal mehr festzustellen, dass der vorliegende Gesetzesentwurf die Gemeindeautonomie merklich einschränkt. Auch ist es schade, dass die Gemeinden in der Erarbeitung des neuen Gesetzes, das ja auch die Gemeindestrassen regelt, nicht besser miteinbezogen worden sind. Gerade bei Erlassen, welche die Gemeinden derart stark betreffen, wäre eine bessere Zusammenarbeit angebracht.

Gemeinde Spiringen und Unterschächen

Mit der Umsetzung des NFA im Kanton Uri (NFAUR) vom 19. Oktober 2007 - in Kraft seit 1. Januar 2008) - ist auch das Strassenbaugesetz des Kantons Uri teilweise revidiert worden. Es ist eine neue Strasseneinteilung vorgenommen worden. Im Weiteren sind die

bis anhin verschwommenen Zuständigkeiten im Bau, Unterhalt und Betrieb von Strassen bereinigt worden. Die Gemeinde Spiringen und Unterschächen verweist in diesem Zusammenhang auf den Bericht des Regierungsrats zur Umsetzung des NFA im Kanton Uri.

Die Gemeinden Spiringen und Unterschächen sind der Ansicht, dass durch die erfolgte Gesetzesänderung von 2007 die grössten Mängel im Strassenbaugesetz von 1971 behoben worden sind. Dringender Handlungsbedarf besteht nicht mehr. Eine Totalrevision des Strassenbaugesetzes erachten die Gemeindne Spiringen und Unterschächen als nicht notwendig. Konsequenterweise wäre eigentlich der Antrag zu stellen, auf die Revision nicht einzutreten, und den Regierungsrat zu beauftragen, auf Basis des bestehenden Gesetzes eine blosse Teilrevision zu formulieren.

Das vorgeschlagene Strassengesetz lehnen die Gemeinden Spiringen und Unterschächen ab. Sie sind der Ansicht, dass dadurch komplexe Strukturen zwischen Kanton und Gemeinden geschaffen werden. Auch werden der reinen Lehre willen einheitliche Lösungen verlangt, obwohl diese in der Praxis nicht notwendig sind. Im Weiteren werden gefestigte und vom Volk und Landrat akzeptierte Lösungen umgestossen.

Zentrale Anliegen der Gemeinden Spiringen und Unterschächen:

- Die Kantonsstrasse Unterschächen-Dorf bis Urigen verbindet die beiden Gemeinden Unterschächen und Spiringen. Aufgrund der zurzeit gültigen Rechtsgrundlagen anerkennt der Kanton, dass dieses Strassenstück eine zwischenörtliche Verbindungsfunktion erfüllt. Er ist deshalb für den ganzjährigen Unterhalt dieses Strassenabschnittes besorgt und entlastet die beiden Gemeinden von den Unterhaltskosten. Die Einwohnergemeinden Spiringen und Unterschächen gehen davon aus, dass sich mit dem neuen Strassengesetz diesbezüglich nichts ändert.
- Die Einwohnergemeinde Unterschächen verfügt über einen Vertrag mit dem Kanton Uri, der die Unterhaltsfragen auf dem Strassenabschnitt Urigen bis Postwendeplatz Windeggen regelt. Die Einwohnergemeinde Unterschächen erwartet, dass der Kanton diesen Abschnitt der Kantonstrasse ganzjährig unterhält und die Einwohnergemeinde Unterschächen von den Unterhaltslasten befreit. Auf diesem Strassenteilstück wird ganzjährig der öffentliche Verkehr - untem anderen der Schülertransport - angeboten. Es ist deshalb nicht einleuchtend, dass der Strassenabschnitt Urigen bis Postwendeplatz Windeggen im Winter plötzlich zu einer Groberschliessung der Gemeinde umfunktioniert wird.
- Das dritte Hauptinteresse der Einwohnergemeinde Spiringen und Unterschächen liegt darin, dass das neue Strassengesetz keine neuen administrativen Aufwendungen für die Gemeinden einführt. Deshalb wehren sich die Gemeinden Spiringen und Unterschächen gegen das Widmungsverfahren und vor allem gegen die Pflicht zur Anlage eines Strassenregisters.
- Die Urner Passstrassen stellen einen Tourismusmagnet erster Güte dar. Die Gemeinden setzen sich deshalb dafür ein, dass der Kanton seine Verantwortung für die Passstrassen wahrnimmt und diese historischen Zeugen für den zeitgemässen Tourismus nutzbar erhält. Bei der Umsetzung der Strategie „Strassen“ ist deshalb

der Bedeutung, welche die Urner Alpenpässe als historische Kulturgüter und für die Volkswirtschaft des Kantons Uri haben, vermehrt Rechnung zu tragen.

Bestimmungen, die im Gesetz fehlen:

- Es fehlt die bisherige Zweckbestimmung der Motorfahrzeugsteuern. Das neue Strassengesetz sieht nicht mehr vor, dass die Strassenverkehrsabgaben zweckgebunden und für die Belange der Strassen im Kanton Uri zu verwenden sind. Diese Bestimmung ist wieder aufzunehmen.
- Eine Kantonstrasse kann auch die Groberschliessung in einer Gemeinde darstellen. Das Gesetz hat zweifelsfrei zu klären, dass in diesem Falle die Strassenhoheit beim Kanton bleibt und dieser damit für Bau, Unterhalt und Betrieb verantwortlich ist. Es ist gesetzlich auszuschliessen, dass der Kanton die Gemeinden finanziell oder anderweitig belasten darf, wenn diese die Kantonstrasse als Groberschliessung nutzen.
- In der neuen Gesetzgebung fehlt die Bestimmung, wonach beim Bau und Unterhalt der Kantonstrassen den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen ist. Insbesondere beim Unterhalt der Pässstrassen ist diesem Aspekt gebührend Rechnung zu tragen. Diese Bestimmung muss wieder in die Gesetzgebung einfließen.

Aufgrund der erwähnten Darlegungen sind die Gemeinderäte von Spiringen und Unterschächen der Ansicht, dass die vorgeschlagene Totalrevision des Strassengesetzes für die Randregionen mehr Nachteile als Vorteile bringt. Ohne grosse Nachbesserungen lehnen die Gemeinde Spiringen und Unterschächen die vorgeschlagene Totalrevision des Strassenbaugesetzes ab.

3.2. Stellungnahmen nach Artikeln

Dieses Kapitel stellt das Ergebnis der Rückmeldungen nach Artikeln zusammengefasst dar.

Artikel 1

Korporation Ursern

Die Korporation Ursern wird es bevorzugen, wenn sich der neue Zweckartikel über die grundsätzliche Aufgabenteilung und die Rechtsverhältnisse an Strassen äussern würde, wie dies heute der geltende Artikel 1 Strassenbaugesetz des Kantons Uri (StrBG; RB 50.1111) tut. Dieser spricht insbesondere auch die Rolle der Korporationen innerhalb des Strassenwesens an (vgl. dazu auch die Bemerkungen zu Artikel 2 f. und 18). Der entworfenen Zweckartikel dagegen deklariert Selbstverständliches und Überflüssiges. Damit wird der Anschein erweckt, neben den in Artikel 2 Absatz 2 ohnehin und zu Recht vorbehaltenen Vorschriften des Bundesrechts und des kantonalen Rechts liesse sich - was z.B. die Verkehrssicherheit oder Umweltschonung betrifft - noch etwas Zusätzliches ableiten.

Der Engere Rat verlangt eine Änderung des entworfenen Zweckartikels.

Artikel 2

Einwohnergemeinde Realp

Im Absatz 1 gilt es zu beachten, dass dieses Gesetz auch die Radwege unter seinen Geltungsbereich stellt. Der Absatz 2 müsste redaktionell überarbeitet werden.

Urner Gemeindeverband

Absatz 1: Zu beachten ist hier, dass das Gesetz künftig auch die Radwege einschliesst.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

Zu beachten ist hier, dass das Gesetz künftig auch die Radwege respektive die Radrouten mit einschliesst.

Gemeinde Attinghausen

Mit diesem Gesetz werden nun auch die Radwege eingeschlossen, was aus Sicht des Gemeinderats sinnvoll ist.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 1: Zu beachten ist hier, dass das Gesetz künftig auch die Radwege einschliesst

Grüne Uri

Die Grünen Uri stellt sich die Frage, ob die Formulierung „*gilt nicht für blosse Fusswege, Wanderwege und dergleichen*“ so zu verstehen ist, dass auch Fussgängerzonen und Strassen mit allgemeinem Fahrverbot nicht unter das Strassengesetz fallen sollen. Dann

wäre anzunehmen, dass sie unter das kantonale Fuss- und Wanderweggesetz (KFWG) fallen, die Grüne Uri befürchtet jedoch, dass dieses nicht alle Aspekte abdeckt, die durch das Strassengesetz geregelt werden sollen.

VCS

Der VCS stellt der Baudirektion die Frage, warum „*blasse Fusswege, Wanderwege und dergleichen*“ nicht dem Strassengesetz unterstellt sind. Heisst das, dass beispielsweise auch Fussgängerzonen und öffentliche Strassen mit allgemeinem Fahrverbot nicht unter das Strassengesetz fallen? Welches Gesetz deckt dann die Aspekte ab, die auch hier durch das Strassengesetz geregelt werden sollten?

Gemeinde Seedorf

Absatz 1: Zu beachten ist hier, dass das Gesetz künftig auch die Radwege einschliesst.

Korporation Uri

Bau und Unterhalt der im Eigentum der Korporation Ursern stehenden Strassen sind in der Verordnung über den Bau und Unterhalt von Strassen, Fahrwegen und Brücken (1445) sowie im Reglement über deren Benützung (1450) geregelt. Die Korporation Ursern geht davon aus, dass die Strassen, welche im Anhang zum Reglement über die Benützung der in der Hoheit der Korporation Ursern stehenden Strassen, Fahrwege und Brücken (1450) verzeichnet sind, als „übrige öffentliche Strassen“ im Sinne des E-StrG gelten.

Im Bericht zu Artikel 18 E-StrG wird ausgeführt, Strassen, welche weder zu den Kantons- noch zu den Gemeindestrassen gehörten, seien „*übrige Strassen*“, wobei es sich um *private* oder *öffentliche* Strassen - u.a. auch um Korporationsstrassen - handeln könne. Aus dem E-StrG liest die Korporation Ursern etwas anderes:

- Eine Strasse ist öffentlich, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist (Art. 3 Abs. 1).
- Die übrigen Strassen gelten als private Strassen (Art. 3 Abs. 2).
- Eine „übrige Strasse im Gemeingebrauch“ ist eine öffentliche Strasse (Art. 9 Bst. d).
- Zu den übrigen öffentlichen Strassen gehören alle Strassen, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind und zu keiner anderen Strassenkategorie gehören (Art. 18 Abs. 1).

Schlussfolgerung: Eine „übrige Strasse“ im Sinne von Artikel 18 E-StrG kann keine private Strasse sein.

Der Rat bedauert, dass die Korporationen als Strasseneigentümer und Inhaber der Strassenhoheit nicht mehr ausdrücklich im Gesetz Erwähnung finden wie dies im geltenden StrG der Fall ist. (Explizit erwähnt werden die Korporationen nur noch in Artikel 28 E-StrG im Zusammenhang mit dem Landerwerb.) Dies führt dazu, dass die Kategorisierung der Korporationsstrassen aus einer umständlichen Gesetzesinterpretation abgeleitet werden muss.

Der Engere Rat verlangt, dass die Frage von Hoheit und Eigentum an Korporationsstrassen im neuen Gesetz ausdrücklich Erwähnung findet und zudem eine zum geltenden Artikel 11 StrBG1 analoge Regelung weiter geführt wird.

SVP Uri

Die Radwege sind hier in Absatz 1 explizit zu erwähnen.

Artikel 3

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

³ Die National-, die Kantons- und die Gemeindestrassen sind öffentliche Strassen. Die Güterstrassen können öffentlich oder privat sein.

VCS

Es fehlt die konkrete Definition „Verkehrsanlagen“.

Artikel 4

Einwohnergemeinde Realp

Im Absatz 2 stellt sich die Frage, ob die Personenunterstände ebenfalls Bestandteil der Haltebuchten sind, wenn ja müsste dies im Gesetz präzisiert werden.

Gemeinde Seelisberg

Absatz 2: Hier fehlt die Aussage wer für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen in den Haltebuchten zuständig ist.

Dass die Strassenbeleuchtung nun dem Hoheitsträger zugeschlagen wird, ist nach ihrer Ansicht gerechtfertigt und logisch. Zu beachten wäre aber auch noch, dass die Kandelaber der Strassenbeleuchtungen oft als Träger für die Weihnachtsbeleuchtung genutzt werden. Bei der Übergabe der Beleuchtungsanlagen an den Kanton ist diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Mit etwas Verwunderung hat die Gemeinde Seelisberg festgestellt, dass Werkhöfe und dem Gemeingebrauch gewidmete Plätze zu Strassen gehören. Hier hat anscheinend ein Umdenken stattgefunden! Beim Übergang der Wissigstrasse an die Gemeinde Seelisberg vertrat der Gemeinderat Seelisberg schon damals diese Ansicht. Entgegen ihrer Einwände wurde der Werkhof an der Wissigstrasse inklusive Vorplatz ausparzeliert.

Urner Gemeindeverband

Absatz 2: Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr. Diese Frage sollte im Gesetz klar geregelt werden. Positiv ist demgegenüber die Aufnahme der Beleuchtung unter den Begriff der Strasse.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

² Dazu gehören namentlich die Verkehrsflächen, Strassenentwässerungs- und Verkehrsanlagen, Gehwege und Trottoir, die Beleuchtungsanlagen, Anlagen für den Immissionsschutz, Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen und den privaten Verkehr, Busspuren, Fuss- und Radwege, Neben- und Unterhaltsanlagen, trennende Grünstreifen und Bepflanzungen.

³ Massnahmen nach dem Umweltschutz- und dem Naturschutzrecht, soweit sie an der Strasse umgesetzt werden.

⁴ Signale, Markierungen, Verkehrseinrichtungen und -anlagen aller Art, Bepflanzungen.

Offen ist die Frage, ob der Kanton oder die Gemeinden für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr zuständig sind. Diese Frage muss im Gesetz klar geregelt werden. Positiv ist demgegenüber die Aufnahme der Beleuchtungsanlagen unter den Begriff der Strasse.

Einwohnergemeinde Flüelen

Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinde für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr ist. Gleichzeitig ist zu definieren, was als „Ausweich- und Haltebucht“ gilt.

Artikel 4 Absatz 2 zählt namentlich auf, was zum Begriff der Strasse gehört. Wie es sich verhält, wenn angrenzende Plätze, z.B. der Hauptplatz mit Bushaltestelle in Flüelen, welcher heute im Eigentum der Einwohnergemeinde steht, scheint unklar und Bedarf einer Überprüfung.

Gemeinde Attinghausen

Dass die Entwässerungsanlage zur Strasse gehören soll, will der Gemeinderat klar hinterfragt haben. Ihrer Meinung nach gehört bereits der Strasseneinlaufschacht zur Entwässerungsanlage und ist daher Sache der Abwasser Uri. Ansonsten ist die Schnittstelle klar zu umschreiben.

Gemeinde Altdorf

Absatz 2: Hier muss verdeutlicht werden, was alles zu den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr gehört. Für einen attraktiven öV ist es wichtig, dass wenn es die Platzverhältnisse erlauben, auch Personenunterstände realisiert werden. *Der Gemeinderat geht beispielsweise davon aus, dass sowohl die Verkehrsfläche als auch der Personenunterstand zu den Bestandteilen der Strasse gehört.* Zur Gewährleistung der rechtsgleichen Behandlung und der Rechtssicherheit erscheint es unerlässlich, dass transparente Kriterien entwickelt werden, die in der Gesetzgebung Eingang finden.

Gemeinde Isenthal

Absatz 2: Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr. Diese Frage sollte im Gesetz klar geregelt werden. Nach Ansicht des Gemeinderats gehören Wartehäuschen und Bushaltestellen zu den jeweiligen Strassen. Positiv ist die Aufnahme der Beleuchtung unter den Begriff der Strasse.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 2: Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr. Diese Frage sollte im Gesetz klar geregelt werden. Positiv ist demgegenüber die Aufnahme der Beleuchtung unter den Begriff der Strasse.

EWA

Das EWA findet es richtig, dass künftig die Beleuchtung zur Strasse gehört.

Grüne Uri

Der Begriff „Verkehrsanlagen“ scheint den Grünen Uri zu wenig deutlich. Was ist darunter zu verstehen?

CVP Uri

Die CVP begrüsst, dass die Beleuchtung unter den Begriff der Strasse fällt. Jedoch sollte auch in diesem Artikel geregelt werden, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 2: Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr. Diese Frage sollte im Gesetz klar geregelt werden. Positiv ist demgegenüber die Aufnahme der Beleuchtung unter den Begriff der Strasse.

Einwohnergemeinde Gurtnellen

Die Zuständigkeit für den Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr sollte im Gesetz klar geregelt werden.

Gemeinde Seedorf

Absatz 2: Offen ist die Frage, ob Kanton oder Gemeinden zuständig sind für Bau, Betrieb und Unterhalt von Personenunterständen bei den Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr. Diese Frage sollte im Gesetz klar geregelt werden. Positiv ist demgegenüber die Aufnahme der Beleuchtung unter den Begriff der Strasse.

Gemeindewerke Erstfeld

² In diesem Abschnitt wird definiert, dass die Beleuchtung nun zu den Kantonsstrassen gehört.

Fragen:

- Wann geht die Strassenbeleuchtung entlang der Kantonsstrassen in dessen Eigentum über?
- Wie ist die Energiemessung angedacht?
- Wer übernimmt die Restkosten der bestehenden Anlagen?

Nach ihrer Ansicht sind diese Punkte genau festzulegen, da die Sachlage sonst unklar ist.

SVP Uri

Aus ihrer Sicht fehlen im Absatz 2 die Ausweich- und Haltebuchten für den öffentlichen Verkehr.

Artikel 6, 7, 8

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Das Verfahren ist unnötig und bürokratisch. Es werden mehr Probleme geschaffen als gelöst. Insbesondere Artikel 6, Absatz 2 erachten die Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen als problematisch und praxisfremd.

Begründung:

In Unterschächen und Spiringen sind Privatstrassen - dazu zählen auch Genossenschaftsstrassen - auch Groberschliessungen. Als Beispiele erwähnen die Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen die Genossenschaftsstrasse Urigen-Ost und Urigen-West, die Aeschstrasse, die Brunnitalstrasse, etc. Diese Strassen sind öffentlich im Sinne von Artikel 3, Absatz 1. Es kann doch wirklich nicht im Interesse der Gemeinden sein, wenn sie die dinglichen Rechte für alle diese privaten Erschliessungsstrassen erwerben respektive diese Erschliessungsstrassen sogar übernehmen müsste.

Urner Gemeindeverband

Die Artikel sind vergleichbar mit Bestimmungen in anderen Kantonen und bilden eine bewährte Praxis ab. Achtung: Die Bestimmung c) in Artikel 7 wird Verfahrenskostenfolge für die Gemeinden haben.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

¹ Beabsichtigt die zuständige Behörde eine Strasse ausdrücklich dem Gemeingebrauch zu widmen, hat sie diese Absicht im Amtsblatt zu veröffentlichen mit dem Hinweis, dass ~~alle Personen~~ **alle Grundeigentümer**, die dadurch besonders betroffen sind, dagegen innert zwanzig Tagen seit der Veröffentlichung Einsprache erheben können. Nach Ablauf der Frist entscheidet die zuständige Behörde über die Widmung und die Einsprachen.

Einwohnergemeinde Wassen

Das Verfahren ist unnötig und bürokratisch. Es werden mehr Probleme geschaffen als gelöst. Insbesondere Artikel 6, Absatz 2 erachtet die Einwohnergemeinde Wassen als problematisch und praxisfremd.

Begründung:

In Wassen und auch in anderen Urner Gemeinden sind Privatstrassen - dazu zählen auch Genossenschaftsstrassen - auch Groberschliessungen. Als Beispiele erwähnt die Einwohnergemeinde Wassen die Genossenschaftsstrasse Aderbogen bis Eisten im Meiental. Diese Strasse ist öffentlich im Sinne von Artikel 3, Absatz 1. Es kann doch wirklich nicht im Interesse der Gemeinden sein, wenn sie die dinglichen Rechte für alle diese privaten Erschliessungsstrassen erwerben respektive diese Erschliessungsstrassen sogar übernehmen müsste.

Einwohnergemeinde Flüelen

Auch wenn diese komplizierte Regelung in anderen Kantonen Bestand hat, lehnt sie der Gemeinderat ab. Das Verfahren ist bürokratisch. Der Sinn dahinter hingegen nicht zu erkennen. Die Gemeinden haben insbesondere kein Interesse daran Privatstrassen, die als Groberschliessung dienen, übernehmen zu müssen.

Gemeinde Isenthal

Die Artikel sind vergleichbar mit Bestimmungen in anderen Kantonen und bilden eine bewährte Praxis ab.

Gemeinde Schattdorf

Die Artikel sind vergleichbar mit Bestimmungen in anderen Kantonen und bilden eine bewährte Praxis ab. Achtung: Die Bestimmung c) in Artikel 7 wird Verfahrenskostenfolge für die Gemeinden haben.

SP Uri

Da in Artikel 29 eine Frist von dreissig Tagen für Strassenbauprojekte festgeschrieben wird, ist die SP Uri trotz der Erläuterung zu Artikel 6 der Ansicht, dass im gleichen Gesetz nicht verschiedene Fristen gelten sollten. Die SP Uri schlägt deshalb vor, auch hier eine Frist von dreissig statt zwanzig Tagen einzuführen.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Artikel 6, Absatz 2 erachtet der Gemeinderat Gurnellen als problematisch. In der Gemeinde Gurnellen erfüllen mehrere Privat- und Genossenschaftsstrassen die Funktion einer Groberschliessung. Diese Strassen sind öffentlich im Sinne von Artikel 3, Absatz 1. Es kann nicht im Interesse der Gemeinden liegen, dingliche Rechte für alle diese privaten Erschliessungsstrassen zu erwerben bzw. diese Erschliessungsstrassen übernehmen zu müssen.

Gemeinde Seedorf

Die Artikel sind vergleichbar mit Bestimmungen in anderen Kantonen und bilden eine bewährte Praxis ab. Achtung: Die Bestimmung c) in Artikel 7 wird Verfahrenskostenfolge für die Gemeinden haben.

SVP Uri

Das Widmungsverfahren erachtet die SVP Uri als absolut unnötig. Dieses bringt für die Gemeinden einen grossen Aufwand mit sich, schafft aber mehr Probleme als gelöst werden.

Speziell Artikel 6, Absatz 2 bringt für die Gemeinden einen unnötigen Mehraufwand mit sich. Viele Erschliessungsstrassen sind z. B. Eigentum von Genossenschaften oder Bürgergemeinden. Der Erwerb der dinglichen Rechte bringt viel Büroarbeit und Kosten mit sich, löst aber keine Probleme.

Artikel 7

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Diese Zuständigkeitsregelung erachten die Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen als zu wenig durchdacht.

Begründung:

Die Gemeinde erhält hier eine Aufgabe, für die die staatsrechtliche Grundlage fehlt: Gegenüber den Korporationen zum Beispiel verschiebt es die verfassungsmässige Kompetenzverteilung, wenn die Einwohnergemeinde Aufgabe und Befugnis erhält, über den Rechtscharakter einer Korporationsstrasse zu entscheiden. Zudem steht diese Kompetenz im Widerspruch zu Artikel 6, Absatz 2, hätte doch die Gemeinde dann die Korporationsstrasse vorgängig zu erwerben.

Einwohnergemeinde Wassen

Diese Zuständigkeitsregelung erachtet die Einwohnergemeinde als zu wenig durchdacht.

Begründung:

Die Gemeinde erhält hier eine Aufgabe, für welche die staatsrechtliche Grundlage fehlt: Gegenüber den Korporationen zum Beispiel verschiebt es die verfassungsmässige Kompetenzverteilung, wenn die Einwohnergemeinde Aufgabe und Befugnis erhält, über den Rechtscharakter einer Korporationsstrasse zu entscheiden. Zudem steht diese Kompetenz im Widerspruch zu Artikel 6, Absatz 2, hätte doch die Gemeinde dann die Korporationsstrasse vorgängig zu erwerben.

Einwohnergemeinde Flüelen

Nach dieser Bestimmung würde die Einwohnergemeinde über die Widmung von Korporationsstrassen befinden müssen, bzw. die Strasse gemäss Artikel 6 Absatz 2 des Entwurfes vorher von der Korporation übernehmen. Darin steckt ein Widerspruch, der zu lösen ist.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Mit dem Buchstaben c) wird der Gemeinde eine Aufgabe zugewiesen, für die die staatsrechtliche Grundlage fehlt. Diese Formulierung verschiebt z.B. die verfassungsmässige Kompetenzverteilung zwischen Einwohnergemeinde und Korporation. Die Kompetenz liegt zudem im Widerspruch zu Artikel 6, Absatz 2, denn die Gemeinde hätte nach dieser Bestimmung die Korporationsstrasse vorgängig zu erwerben

SVP Uri

Artikel 7 c): Die vorgeschlagenen Zuständigkeiten sind praxisfremd. Mit diesem Artikel erhält z. B. ein Gemeinderat die Befugnis, über eine Genossenschaftsstrasse zu entscheiden. Dazu müsste er aber die Strasse vorgängig erwerben. Dies bringt den betroffenen Gemeinden nichts als unnötige Verfahrenskosten.

Artikel 8

Grüne Uri

Die Grünen Uri begrüsst die Schaffung eines solchen Plans. Allerdings gehen sie davon aus, dass „Verkehrsplan“ ein zu weit gefasster Begriff ist, geht es doch hier einzig um den Strassenverkehr, nicht um Luftverkehr oder Verkehr auf dem Wasser oder auf Schienen. Auch „Strassenverkehrsplan“ wäre wohl noch zu weit, weil im Rahmen eines solchen mehr als nur die Infrastruktur zu regeln wäre. Die Grünen Uri schlagen deshalb vor, nur von einem „Strassenplan“ zu sprechen.

Der Inhalt des angestrebten Planes ist aus Sicht der Grünen Uri zu wenig deutlich umschrieben, der Zweck nicht ersichtlich. Der Zweck ist genauer zu umschreiben. Gemäss Planungs- und Baugesetz ist der Landrat für den Erlass des Richtplans zuständig. Wenn der Verkehrsplan Bestandteil des Richtplans sein soll, so scheint den Grünen Uri die Kompetenz des Regierungsrates zum Erlass des Planes nicht kongruent.

SP Uri

Die SP Uri begrüsst ausdrücklich, dass der Regierungsrat einen kantonalen Verkehrsplan als strategisches Führungsinstrument erstellen soll. Ihres Erachtens wäre es auch sehr

wünschenswert, wenn die Gemeinden ebenfalls einen Verkehrsplan erstellen. Sie beantragt deshalb, dass in Artikel 8 auch von den Gemeinden ein Verkehrsplan gefordert wird, der die gleichen für den kantonalen Plan geforderten Aussagen enthalten soll. Zudem ist die SP Uri der Ansicht, dass der Verkehrsplan regelmässig, d.h. beispielsweise alle 10 Jahre, revidiert werden sollte. In Artikel 8 wäre demzufolge festzuhalten, in welchen Zeitabständen der Plan anzupassen ist.

Bei Absatz 4, der den Einbezug der Gemeinden und der Bevölkerung regelt, möchte die SP Uri den Artikel etwas klarer formulieren:

⁴ Der Regierungsrat gibt der Bevölkerung und den Gemeinden frühzeitig und umfassend die Möglichkeit bei der Erarbeitung des Verkehrsplans mitzuwirken.

VCS

Grundsätzlich ist ein „Verkehrsplan“ zu begrüssen. Allerdings ist dies ein sehr schwammiger Begriff, denn „Verkehr“ betrifft auch Luft-, Wasser und Schienenverkehr.

Zudem ist der Inhalt des angestrebten Planes zu wenig konkret umschrieben und der Zweck desselben nicht ersichtlich. Dieser Zweck ist genau zu definieren.

Da gemäss Planungs- und Baugesetz der Landrat für den Erlass des Richtplans zuständig ist, in welchem der Verkehrsplan eingebunden ist, deckt sich die Kompetenz des Regierungsrates zum Erlass des Planes nicht mit dem Bau- und Planungsgesetz.

Korporation Uri

Die Korporation Ursern hat bereits in anderem Zusammenhang verschiedentlich darauf hingewiesen, dass die Planungsvielfalt innerhalb des Kantons das Zumutbare bereits überschritten hat. Was insbesondere die Raumplanungsvielfalt betrifft, erinnert die Korporation Ursern daran, dass ihr die Vorsteherin der Justizdirektion Uri anlässlich einer Besprechung vom 21. Oktober 2011 im Rahmen der seinerzeitigen Beschwerde der Korporation Ursern gegen den Gemeinderat Andermatt in Sachen Revision der Bau- und Zonenordnung die Erstellung eines Dokumentes zusagte, aus welchem die verschiedenen Planungen und der entsprechende Stand auf Stufe Bund/Kanton/Direktion/Amt und Gemeinde ersichtlich sind und der Zusammenhang der Planungen untereinander aufgezeigt wird. Zur Erläuterung des ersten Dokumentes wurde eine Informationssitzung und für die Nachführung der Publikation im Internet in Aussicht gestellt. Diese Pendeuz ist nach wie vor offen.

Der Engere Rat stellt fest, dass neben den zahlreichen kantonalen Planungen nun auch noch ein behördenverbindlicher, auf die geplante Raumentwicklung abgestimmter Verkehrsplan als strategisches Führungs- und Koordinationsinstrument des Regierungsrates erlassen werden soll, welcher zwingend Aussagen gemäss Absatz 2 zu enthalten hat.

Der Rat erachtet den Erlass eines solchen Verkehrsplanes als überflüssig, nachdem die Abstimmung gemäss Vernehmlassungsbericht insbesondere auf Artikel 9 f. des Planungs- und Baugesetzes (PBG; RB 40.1111) zu erfolgen hat.

Der Landrat hat bekanntlich die Revision des Richtplanes am 4. April 2012 genehmigt. Damit ist er für die Behörden innerhalb des Kantons verbindlich. Behördenverbindlich sind die raumordnungspolitischen Zielsetzungen, die richtungsweisenden Festlegungen und die Abstimmungsanweisungen sowie die Richtplankarte. Kapitel 5 des Richtplans ist der Mobilität, u. a. der koordinierten Verkehrspolitik, den National- und Kantonsstrassen

sowie dem Langsamverkehr gewidmet. Die entsprechenden richtungsanweisenden Festlegungen und Abstimmungsanweisungen liegen vor, sodass es nicht angezeigt ist, die Richtplanung nochmals mit einer Verkehrsplanung zu überlagern. Die Umsetzung des Richtplans kann direkt über Gesetzesbestimmungen erfolgen wie dies beispielsweise in Artikel 2 E-StrG betr. Radwege (= Langsamverkehr) erfolgt.

Der Engere Rat bedauert die Streichung von Artikel 8 und verweist im Übrigen auf die Bemerkungen zu Artikel 17.

Artikel 9

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

Die öffentlichen Strassen werden eingeteilt in:

d) übrige Strassen im Gemeingebrauch (**namentlich Güter- und Privatstrassen**)

Korporation Uri

Die öffentlichen Strassen werden eingeteilt in:

- a) Nationalstrassen;
- b) Kantonsstrassen;
- c) Gemeindestrassen;
- d) Korporationsstrassen;
- e) Übrige Strassen im Gemeingebrauch.

Artikel 11

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

In Artikel 11 sind die Pässstrassen ausdrücklich zu erwähnen. Im Weiteren sind die Kriterien zu nennen, die für die Klasseneinteilung massgebend sein sollen.

Begründung:

Die Pässstrassen dienen als historisches Kulturgut der Verbindung zu den angrenzenden Kantonen. Die fünf Alpenpässe des Kantons Uri sind ein Markenzeichen für den Tourismus und haben eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung.

Gemeinde Seelisberg

Hier ist fraglich, ob dieser Artikel möglichen Veränderungen gerecht wird. Oder ob nicht auch der Besitzstand, wie in Artikel 12, Absatz 3, eingefügt werden sollte.

Einwohnergemeinde Wassen

In Artikel 11 sind die Pässstrassen ausdrücklich zu erwähnen. Im Weiteren sind die Kriterien zu nennen, die für die Klasseneinteilung massgebend sein sollen.

Begründung:

Die Pässstrassen dienen als historisches Kulturgut der Verbindung zu den angrenzenden Kantonen. Die fünf Alpenpässe des Kantons Uri sind ein Markenzeichen für den Tourismus und haben eine sehr grosse volkswirtschaftliche Bedeutung.

Grüne Uri

Hier werden die Hauptverbindungen unter den Einwohnergemeinden als Kantonsstrassen definiert. Falls in den nächsten Jahren tatsächlich Gemeindefusionen realisiert werden, hätte diese Formulierung zur Folge, dass z.B. die Kantonsstrasse zwischen Seedorf und Bauen (gemäss Fusionsplan) zur Gemeindestrasse würde, was kaum der Absicht des Regierungsrates entspricht. Und gemäss Artikel 12 Absatz 1 könnte es genügen, wenn der Kanton eine Verbindung von Seedorf zum Autobahnanschluss Flüelen finanziert („*Verbindung mit dem übergeordneten Strassennetz*“). Es ist deshalb eine deutlichere Formulierung zu finden, die auch nach allfälligen Gemeindefusionen für jedes Dorf und nicht nur für jede Einwohnergemeinde einen Anschluss ans Kantonsstrassennetz gewährleistet.

VCS

Die Hauptverbindungen unter den Einwohnergemeinden sind als Kantonsstrassen definiert. Falls es in den nächsten Jahren tatsächlich zu Gemeindefusionen kommt, hätte diese Formulierung zur Folge, dass Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen würden, was wohl kaum der Absicht des Regierungsrates entspricht. Es ist deshalb eine deutlichere Formulierung zu finden, die auch nach allfälligen Gemeindefusionen für jedes Dorf und nicht nur für jede Einwohnergemeinde einen Anschluss ans Kantonsstrassennetz gewährleistet.

SVP Uri

Die Passstrassen sind in Artikel 11 explizit zu erwähnen. Für unseren Tourismus sind die fünf Alpenpässe von zentraler, volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Artikel 12

SP Uri

Die SP Uri geht davon aus, dass mit Absatz 3 bei einer allfälligen Gemeindefusion die Verbindungsstrasse zwischen den einzelnen Fraktionen der fusionierten Gemeinde weiterhin eine Kantonsstrasse bleibt. Ansonsten ist eine solche Besitzstandgarantie für die Gemeinden *expressis verbis* aufzunehmen, um zu verhindern, dass ein Übergang von einer Kantonsstrasse in eine Gemeindestrasse eine Fusion von Gemeinden nur aus finanziellen Gründen verhindern könnte.

Einwohnergemeinde Sisikon

In Artikel 12 werden Seelisberg und Urnerboden angesprochen. Vergessen wurde hier die Gemeinde Sisikon, deren Gemeindegebiet teilweise auch nur durch das Schwyzer Strassennetz erreichbar ist.

Artikel 13

EWA

Das EWA findet es richtig, dass künftig die Kantonsstrassen und somit folglich auch deren Beleuchtung zum Eigentum des Kantons gehören.

Bei früheren Diskussionen im Zusammenhang mit der Übernahme der öffentlichen Beleuchtung auf den Kantonsstrassen durch den Kanton zeigte es sich, dass

insbesondere der Eigentumsübergang der bestehenden Beleuchtung zu Meinungsdivergenzen führte. Gemäss Erachtens des EWA sollte die bestehende öffentliche Beleuchtung unverändert gegenüber dem heutigen Zustand ins Eigentum des Kantons überführt werden.

Artikel 14

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Die Klasseneinteilung ist nicht dem Regierungsrat zu überlassen. Diese Befugnis soll weiterhin der Landrat wahrnehmen.

Begründung:

Die Klasseneinteilung hat bedeutende Auswirkungen, die eine Regelung auf Verordnungsstufe rechtfertigen. Damit kann auch das gerichtliche Verfahren entfallen, das für politische Fragen nicht sachgerecht ist.

Die Kriterien, welche für die Einteilung massgebend sein sollen, sind in Artikel 11 zu nennen.

Einwohnergemeinde Realp

d) Zuordnung

Absatz 1 sieht vor, dass neu der Regierungsrat für die Klassierung der Strassen zuständig ist. Hier wird beantragt, dass diese Kompetenz weiterhin beim Landrat bleibt.

Gemeinde Seelisberg

Die Gemeinde Seelisberg ist klar der Meinung, dass nach wie vor der Landrat die Klassierungen vorzunehmen hat. Insofern ist dieser Artikel entsprechend anzupassen.

Urner Gemeindeverband

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Einwohnergemeinde Silenen

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Einwohnergemeinde Wassen

Die Klasseneinteilung ist nicht dem Regierungsrat zu überlassen. Diese Befugnis soll weiterhin der Landrat wahrnehmen.

Begründung:

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Die Klasseneinteilung hat bedeutende Auswirkungen, die

eine Regelung auf Verordnungsstufe rechtfertigen. Damit kann auch das gerichtliche Verfahren entfallen, das für politische Fragen nicht sachgerecht ist.

Die Kriterien, welche für die Einteilung massgebend sein sollen, sind in Artikel 11 zu nennen.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Die Kompetenz zur Klassierung der Strassen soll nach dem Landratsbeschluss vom 24. September 2007 beibehalten werden. Der Artikel ist zu ändern. Die Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental erachtet diese Kompetenzregelung durch den Landrat speziell für Randregionen als angemessener.

Einwohnergemeinde Flüelen

Es soll weiterhin der Landrat für die Klassierung der Strassen zuständig sein.

Gemeinde Attinghausen

Mit diesem Artikel kann der Regierungsrat die Klassierung künftig selbst vornehmen. Die Klassierung der Strassen soll beim Landrat bleiben. Dieser Artikel ist somit dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegt.

Gemeinde Altdorf

d) „Zuordnung“

Heute findet sich die Regelung im Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klasseneinteilung der Strassen (RB 50.1151). Im Mitbericht zum neuen Strassengesetz wird erwähnt, dass die bestehende Lösung insofern nicht zu befriedigen mag, als sie den tatsächlichen Verhältnissen nicht oder zu wenig Rechnung trägt und das Mitspracherecht der betroffenen Einwohnergemeinden ausser Acht lässt. Der Gemeinderat teilt diese Ansicht nicht. Es ist indes eher problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig quasi selber vornehmen kann und bei Uneinigkeit abschliessend entscheidet, auch wenn die betroffene Einwohnergemeinde beim Obergericht Verwaltungsbeschwerde einreichen kann.

Der Gemeinderat beantragt deshalb, den Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klasseneinteilung der Strassen weiterhin beim Landrat ist.

Gemeinde Isenthal

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Gemeinde Schattdorf

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Grüne Uri

Die Grüne Uri plädiert dafür, die Festlegung des Kantonsstrassennetzes in der Kompetenz des Landrates zu belassen, gerade auch darum, weil z. B festzulegen ist, welche Dörfer oder Weiler noch durch die Kantonsstrasse zu erschliessen sind und welche Verbindungen als gemeindeintern zu gelten haben.

CVP Uri

Es ist problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung der Strassen künftig allein vornehmen kann. Die Kompetenz zur Klassierung der Strassen muss weiterhin beim Landrat bleiben; der Artikel ist entsprechend zu ändern.

VCS

Die Festlegung des Kantonsstrassennetzes sollte in der Kompetenz des Landrates bleiben, weil z. B. festzulegen ist, welche Dörfer oder Weiler noch durch Kantonsstrassen zu erschliessen sind und welche Verbindungen als gemeindeintern zu gelten haben.

Einwohnergemeinde Bürglen

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Der Artikel ist dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat verbleibt. Eine Zuweisung der Kompetenz zur Klassierung an den Regierungsrat ist problematisch.

Gemeinde Seedorf

Dieser Artikel hebt den Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klassierung der Strassen aus. Es ist indes problematisch, wenn der Regierungsrat die Klassierung künftig gleichsam selber vornehmen kann. Darum ist der Artikel dahingehend zu ändern, dass die Kompetenz zur Klassierung weiterhin beim Landrat liegen soll.

Korporation Uri

Der Rat vermisst eine verbindliche Aussage über die Frage, ob und welche Änderungen gegenüber dem heute geltenden Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klasseneinteilung der Kantonsstrassen (RB 50.1151) vorgenommen werden sollen. Dieser Beschluss würde gemäss Artikel 56 Buchstabe c) E-StrG aufgehoben. Die „Zuordnung“ bzw. Auflistung und Einteilung der Kantonsstrassen müssen aus Transparenz- gründen sowie aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit vor einer Volksabstimmung über ein neues StrG bekannt sein.

Sodann ist unklar, welches Verhältnis oder welchen Bezug das laut Artikel 14 Absatz 1 „im Rahmen dieses Gesetzes“ durch den Regierungsrat zu erlassende Reglement mit der Auflistung der Kantonsstrassen zum „kantonalen“ Verkehrsplan gemäss Artikel 8 und zu den Planungen nach Artikel 17 (vgl. Bemerkungen unten) haben soll.

Die Korporation Ursern fordert, dass ein im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 zu erlassendes Reglement, das sämtliche Kantonsstrassen auflistet, vor einer Volksabstimmung über das neue StrG im Entwurf vorliegt.

SVP Uri

Die Klasseneinteilung der Strassen soll wie bisher ein Geschäft des Landrats bleiben. Die Auswirkungen dieser Zuordnung rechtfertigen ein Landratsgeschäft. Genaue Kriterien sind in Artikel 11 festzulegen.

Artikel 15

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

Der Regierungsrat umschreibt in einer Verordnung verschiedene Klassen von Gemeindestrassen. Die Gemeinden können in einem Reglement die Gemeindestrassen in diese Klassen einteilen und namentlich den Ausbau, den Unterhalt und die Finanzierung für diese Klassen regeln.

Gemeinde Altdorf

Gemeindestrassen a) „Begriff“ und Artikel 17 c) „Zuordnung“

Artikel 15 definiert unter anderem jene Strassen, welche künftig als Groberschliessung des gemeindlichen Siedlungsgebietes dienen.

Artikel 17 bestimmt, dass die Einwohnergemeinden einen Gemeindestrassenplan erstellen müssen. Der Regierungsrat prüft diesen Plan im Verhältnis zum Kantonsstrassennetz, aber auch hinsichtlich seiner Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Zugleich erlässt der Regierungsrat zum Inhalt und zur Gestaltung dieses Planes Richtlinien.

Der Gemeinderat geht klar davon aus, dass sowohl Artikel 15 als auch Artikel 17 nur in Zusammenarbeit und mit der Zustimmung der betroffenen Einwohnergemeinde umgesetzt wird.

Artikel 17 und 18

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Diese Bestimmung wird abgelehnt.

Begründung:

Der Sinn des neuen Planwerkes wird bezweifelt. Neben dem unklaren Zweck bringt es eine unverhältnismässige Arbeitsbelastung für die Gemeinden. Jene Gemeinden, welche ein solches Planwerk als notwendig und sinnvoll erachten, können dieses Planwerk im Rahmen der Orts- und Zonenplanung vornehmen.

Einwohnergemeinde Realp

c) Zuordnung

Etwas weniger Bürokratie wäre hier durchaus zu begrüssen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

¹ Jede Einwohnergemeinde erstellt für ihr Gebiet einen Plan, der sämtliche Gemeindestrassen auflistet. Grundlage hierfür sind der kantonale und der gemeindliche Verkehrsplan. Personen, **Grundeigentümer** und öffentlich-rechtliche Körperschaften, die dadurch besonders betroffen sind, sind vorher anzuhören.

Einwohnergemeinde Wassen

Diese Bestimmung wird abgelehnt.

Begründung:

Der Sinn des neuen Planwerkes wird bezweifelt. Neben dem unklaren Zweck bringt es eine unverhältnismässige Arbeitsbelastung für die Gemeinden. Jene Gemeinden, welche ein solches Planwerk als notwendig und sinnvoll erachten, können dieses Planwerk im Rahmen der Orts- und Zonenplanung vornehmen.

Korporation Uri

zusätzlicher Artikel betreffend Korporationsstrassen

Vorschlag:

Artikel 17a Korporationsstrassen

a) Begriff

¹ Korporationsstrassen dienen innerhalb der Allmendgebiete vorwiegend der zweckdienlichen Erschliessung der Allmendgebiete.

² Korporationsstrassen sind unterteilt in Wald- und Alperschliessungsstrassen.

b) Hoheit und Eigentum

¹ Die Korporationsbürgergemeinden haben die Hoheit über die Walderschliessungsstrassen.

² Die Allmendbewirtschafter haben die Hoheit über die Alperschliessungsstrassen.

³ Korporationsstrassen sind im Werkeigentum der Korporationsbürgergemeinden oder der Allmendbewirtschafter.

⁴ Grundeigentümerin ist die betreffende Korporation.

c) Zuordnung

¹ Jede Korporation/Korporationsbürgergemeinde erstellt für ihr Gebiet einen Plan, der sämtliche Korporationsstrassen auflistet.

Einwohnergemeinde Flüelen

Wie bereits erwähnt, erkennt der Gemeinderat den Nutzen dieses Planes nicht. Stattdessen lassen sich sofort weitere, zurzeit nicht bestimmbare, Kostenfolgen bzw. Personalaufwand erkennen, was abzulehnen ist.

Gemeinde Attinghausen

Das Erstellen des gemeindlichen Strassenplanes nach den Vorgaben und Richtlinien des Regierungsrates ist durch den Kanton zu subventionieren.

FDP

In diesen beiden Artikeln ist nur noch die Rede von „Gemeindestrassen“ und „übrigen Strassen“. Zu den „übrigen Strassen“ zählen auch die Korporationsstrassen und Strassen die im Eigentum einzelner Orts- oder Korporationsbürgergemeinden sind, dies kann man so dem Kommentar zu Artikel 18 entnehmen.

Nachdem aber in praktisch allen Gemeinden des Kantons neben Gemeindestrassen, die der Einwohnergemeinde zuzuordnen sind, auch viele Korporationsstrassen existieren, wäre es ihres Erachtens angebracht, wenn die Korporationsstrassen als eigene Strassenkategorie genannt würden oder es ist zumindest die bisherige Regelung im Strassenbaugesetz beizubehalten, indem die einzelnen Gemeinden ihre Strassen gemeinsam koordinieren.

Mit Artikel 17 des neuen Strassengesetzes werden die Korporationen und Bürgergemeinden praktisch entmachtet, was ihre Strassen anbetrifft. Sie müssen von den Einwohnergemeinden nur noch angehört werden und sind nicht mehr gleichberechtigt, wie das bisher der Fall war.

Ihres Erachtens sollte die bisherige partnerschaftliche Lösung beibehalten werden.

Artikel 17 könnte zum Beispiel so lauten: „Jede Einwohnergemeinde erstellt für ihr Gebiet einen Plan, der sämtliche Gemeindestrassen auflistet. Grundlage hierfür sind der kantonale und der gemeindliche Verkehrsplan. *Dieser Plan wird in Absprache und Koordination mit der Korporation und den Ortsbürgergemeinden erlassen. Eigentümer von Privatstrassen, die dadurch besonders betroffen sind, sind vorher anzuhören.*“

Grüne Uri

Zum Begriff „*Verkehrsplan*“ im Absatz 1 siehe oben.

VCS

Zum Begriff „*Verkehrsplan*“ im Absatz 1 siehe Bemerkungen zu Artikel 8.

Korporation Uri

Diese Bestimmung beschäftigt sich mit einer weiteren Planungspflicht an die Adresse der Einwohnergemeinden. Diese haben für ihr Gebiet „einen Plan“ zu erstellen, welcher sämtliche Gemeindestrassen auflistet. Grundlage hierfür „sind der kantonale und der gemeindliche Verkehrsplan“. Was den kantonalen Verkehrsplan betrifft, verweist der Rat auf seine ablehnende Stellungnahme und seinen Streichungsantrag zu Artikel 8.

Aus dem Wortlaut von Artikel 17 Absatz 1 E-StrG ist zu schliessen, dass auch ein „gemeindlicher“ Verkehrsplan geschaffen werden soll. Die Korrespondenz zwischen Artikel 8 und 17 E-StrG ist in zweierlei Hinsicht unklar:

In Bezug auf die Bezeichnung und den Inhalt:

- „Plan“: Die Gemeinden haben die Gemeindestrassen auf ihrem Gebiet aufzulisten (Art. 17 Abs. 1).
- Grundlage für diesen „Plan“ nach Artikel 17 Absatz 1 sind
 - a) der kantonale Verkehrsplan gemäss Artikel 8
 - b) der „gemeindliche“ Verkehrsplan, welcher in Artikel 17 Absatz 1 erwähnt wird, dem aber, was den Inhalt betrifft, keine analoge Bestimmung wie Artikel 8

betreffend des kantonalen Verkehrsplans gewidmet ist. Vielmehr wird der Regierungsrat dafür „Richtlinien“ erlassen (Art. 17 Abs. 5).

In Bezug auf das Verfahren:

- Der kantonale Verkehrsplan wird durch den Regierungsrat erlassen (Art. 8 Abs.1). Bevölkerung und Gemeinden haben gemäss Artikel 8, Absatz 4 die Möglichkeit „in geeigneter Weise mitzuwirken“.
- Der „Plan“, den die Gemeinden laut Artikel 17, Absatz 1 zu erstellen und u.a. auf die „gemeindliche Verkehrsplanung“ abzustützen haben, bedarf der
 - a) vorherigen Anhörung besonders betroffener Personen und öffentlich-rechtlicher Körperschaften
 - b) der Genehmigung durch den Regierungsrat (Art. 17 Abs. 3).

Die Korporation Ursern fordert, dass die „Planungen“ auf das Notwendige und Sinnvolle beschränkt und im Gesetzestext systematisch klar und erkennbar zum Ausdruck kommen. Dies ist zurzeit mit den Begriffen „kantonaler Verkehrsplan“, „gemeindlicher Verkehrsplan“ und „Plan“ im Sinne von Artikel 17, Absatz 1, den die Gemeinden auf der Grundlage von „kantonalem und gemeindlichem Verkehrsplan“ zu erstellen haben, und dem laut Artikel 14, Absatz 1 zu erlassenden „Reglement“ mit einer Auflistung der Kantonsstrassen nicht der Fall. Den „kantonalen Verkehrsplan“ mit dem derzeit vorgesehenen Inhalt, lehnt die Korporation Ursern ab (vgl. Bemerkungen zu Art. 8).

Allfällige „Richtlinien“ betreffend Inhalt und Gestaltung von gemeindlichen Planungen - wie in Artikel 17, Absatz 5 erwähnt - sind vor der Volksabstimmung über ein neues StrG im Entwurf vorzulegen.

Es wird gefordert, dass die Korporationen im Falle der gemeindlichen Planungen nicht nur wie in Artikel 17, Absatz 1 vorgesehen „angehört“ werden, sondern bezüglich dem Gemeindeentscheid mit einem Beschwerderecht ausgestattet werden. Artikel 19 E-StrG räumt das Recht zur Erhebung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen eine Entscheidung des Regierungsrates über die Zuordnung einer Strasse einzig den Gemeinden ein.

SVP Uri

Dieser Artikel ist ersatzlos zu streichen. Er bringt so nur unverhältnismässige Arbeit für die Gemeinden und der Sinn ist nicht ersichtlich. Eine solche Planung kann in den Orts- und Zonenplan einfließen.

Artikel 18

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Der Gesetzesvorschlag ist nicht durchdacht und wird abgelehnt.

Begründung:

Diese Bestimmung steht im Widerspruch zum Widmungsverfahren in Artikel 6 und dessen Konsequenzen in Artikel 6, Absatz 2: Die Widmung zum Gemeingebrauch hätte nach Artikel 6, Absatz 2 die zwingende Folge, dass die Gemeinde die Strasse zu erwerben hätte. Damit bliebe kein Raum für Artikel 18.

Einwohnergemeinde Realp

Hier gilt es zu bemerken, dass zu den übrigen Strassen im Gemeingebrauch auch die Korporationsstrassen gehören.

Urner Gemeindeverband

Die vorliegende Regelung betrifft die Korporationen beziehungsweise die Korporationsbürgergemeinden sehr stark.

Einwohnergemeinde Wassen

Der Gesetzesvorschlag ist nicht durchdacht und wird abgelehnt.

Begründung:

Diese Bestimmung steht im Widerspruch zum Widmungsverfahren in Artikel 6 und dessen Konsequenzen in Artikel 6 Absatz 2: Die Widmung zum Gemeingebrauch hätte nach Artikel 6, Absatz 2 die zwingende Folge, dass die Gemeinde die Strasse zu erwerben hätte. Damit bliebe kein Raum für Artikel 18.

Korporation Uri

⁴ Keine Hoheit haben die Korporationen über übrige Strassen oder Strassenabschnitte im Gemeingebrauch, die über Allmendgrundstücke der Korporationen verlaufen.

Einwohnergemeinde Flüelen

Artikel 18 steht im Widerspruch zu Artikel 6, Absatz 2 des Entwurfs. Absatz 3 überträgt Grundeigentümern eine gemeinsame Hoheit, wenn eine Strasse über mehrere Grundstücke verläuft. Wie es sich verhält, wenn eine Strasse mittels Baurecht von z.B. Gemeinde und Korporationsbürgergemeinde auf diversen privaten Grundstücken gebaut wurde, ist nicht ersichtlich. Eigentümer und Hoheitsträger sind in einem solchen Fall zu definieren.

Gemeinde Attinghausen

Artikel 18, Absatz 3 könnte für manch einer zur grossen Überraschung werden. Hier sollten auch die Ersteller/Nutzniesser solcher Strassen in die Verantwortung (zum Hoheitsträger ernannt werden) genommen werden. Folgende Beispiele könnten z.B. zu grossen Problemen führen:

- Überfahrtrecht Nachbarparzelle: Der Eigentümer einer hinteren Liegenschaft erstellt eine Strasse zu seinem Grundstück. Das Überfahrtrecht ist im Grundbuch eingetragen. Da diese Strasse nicht abparzelliert ist, würde neu auch der Grundeigentümer, bei welchem die Last eingetragen ist, zusätzlich für den Unterhalt verantwortlich gemacht. Ebenso können Konflikte entstehen, wenn zu viele betroffene Grundeigentümer (Last Überfahrtrecht) mitreden.
- Es kann nicht sein, dass Genossenschaften, welche eine Strasse für ihre Belange erstellen und auch nutzen, anschliessend auf die Grundeigentümer zurückgreifen können (z.B. für Unterhalt), welche ihnen das Überfahrtrecht gewähren.

Gemeinde Schattdorf

Die vorliegende Regelung betrifft die Korporationen, bzw. die Korporationsbürgergemeinden sehr stark.

CVP Uri

Die vorliegende Regelung betrifft die Korporation, bzw. die Korporationsbürgergemeinden sehr stark und könnte finanzielle Auswirkungen haben. Diese sind aufzuzeigen.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Die Bestimmung steht im Widerspruch zum Widmungsverfahren in Artikel 6 und betrifft die Kompetenzen der Korporationen und der Korporationsbürgergemeinden sehr stark.

Korporation Uri

Bau und Unterhalt der im Eigentum der Korporation Ursern stehenden Strassen sind in der Verordnung über den Bau und Unterhalt von Strassen, Fahrwegen und Brücken (1445) sowie im Reglement über deren Benützung (1450) geregelt. Die Korporation Ursern geht davon aus, dass die Strassen, welche im Anhang zum Reglement über die Benützung der in der Hoheit der Korporation Ursern stehenden Strassen, Fahrwege und Brücken (1450) verzeichnet sind, als „übrige öffentliche Strassen“ im Sinne des E-StrG geltend.

Im Bericht zu Artikel 18 E-StrG wird ausgeführt, Strassen, welche weder zu den Kantons- noch zu den Gemeindestrassen gehörten, seien „*übrige* Strassen“, wobei es sich um *private* oder *öffentliche* Strassen – u.a. auch um Korporationsstrassen – handeln könne. Aus dem E-StrG liest die Korporation Ursern etwas anderes:

- Eine Strasse ist öffentlich, wenn sie dem Gemeingebrauch gewidmet ist (Art. 3 Abs. 1).
- Die übrigen Strassen gelten als private Strassen (Art. 3 Abs. 2).
- Eine „übrige Strasse im Gemeingebrauch“ ist eine öffentliche Strasse (Art. 9 Bst. d).
- Zu den übrigen öffentlichen Strassen gehören alle Strassen, die dem Gemeingebrauch gewidmet sind und zu keiner anderen Strassenkategorie gehören (Art. 18 Abs. 1).

Schlussfolgerung:

Eine „übrige Strasse“ im Sinne von Artikel 18 E-StrG kann keine private Strasse sein.

Der Rat bedauert, dass die Korporationen als Strasseneigentümer und Inhaber der Strassenhoheit nicht mehr ausdrücklich im Gesetz Erwähnung finden, wie dies im geltenden StrBG der Fall ist. (Explizit erwähnt werden die Korporationen nur noch in Artikel 28 E-StrG im Zusammenhang mit dem Landerwerb.) Dies führt dazu, dass die Kategorisierung der Korporationsstrassen aus einer umständlichen Gesetzesinterpretation abgeleitet werden muss.

Der Engere Rat verlangt, dass die Frage von Hoheit und Eigentum an Korporationsstrassen im neuen Gesetz ausdrücklich Erwähnung findet und zudem eine zum geltenden Artikel 11 StrBG1 analoge Regelung weiter geführt wird.

SVP Uri

Dieser Artikel steht im Widerspruch zu Artikel 6, Absatz 2 und ist ersatzlos zu streichen. Das Widmungsverfahren Artikel 6 verlangt, dass die Gemeinden die Rechte für die Strassen, welche nicht in ihrem Eigentum sind, erwerben müssen. So macht Artikel 18 keinen Sinn.

Artikel 20

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

¹ Wenn ein Gemeinwesen einem anderen gestützt auf dieses Kapitel eine Strasse abtritt, muss diese in gutem, der aktuellen Funktion **und der Verkehrsbedeutung** der Strasse angepasstem Zustand oder mit entsprechender Entschädigung übergeben werden.

Artikel 21

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Absatz 2 Buchstabe c) enthält eine fragwürdige Ordnung: den privaten Strasseneigentümern spricht das Gesetz eine hoheitliche Stellung zu. Dies ist staatsrechtlich nicht sinnvoll.

Einwohnergemeinde Realp

Der letzte Satz von Absatz 1 ist verpflichtender zu formulieren, eine „kann“ Formulierung scheint hier zu schwach zu sein.

Urner Gemeindeverband

Absatz 1: Der letzte Satz ist mit der Kann-Formulierung zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Auf Kantonsstrassen (Passstrassen), die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.“ Konkrete Beispiele sind folgende Strecken: Unterschächen-Urigen und Wassen-Meien-Färnigen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen/Änderungen sind vorzunehmen:

¹ Zuständig für eine öffentliche Strasse ist, wem die Hoheit über diese Strasse zusteht. Insbesondere ist dieses Gemeinwesen oder diese Person verantwortlich für die Planung **und Projektierung**, den Bau und Ausbau, den Unterhalt, den Betrieb, die Benützung **und die Finanzierung** dieser Strasse. Der Regierungsrat kann in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarungen treffen. **Auf Kantonsstrassen (Passstrassen), die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.**

Einwohnergemeinde Wassen

Absatz 1: Der letzte Satz ist mit der Kann-Formulierung zu schwach.

Ihr Vorschlag: „Auf Kantons-/Passstrassen, welche ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.“ Konkrete Beispiele sind folgende Strecken: Unterschächen bis Urigen sowie Meien bis Färnigen.

Absatz 2 Buchstabe c) enthält eine fragwürdige Ordnung: Den privaten Strasseneigentümern spricht das Gesetz eine hoheitliche Stellung zu. Dies ist staatsrechtlich nicht sinnvoll.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Der Regierungsrat kann in ausgewiesenen Härtefällen mit den betroffenen Einwohnergemeinden für den Winterdienst abweichende Vereinbarungen treffen. Die Definition von Härtefällen sowie der Kann-Formulierung führt einerseits in der Auslegungsfrage und andererseits in der Parteieneinstimmigkeit (Vertragswerk) unweigerlich zu unnötigen Diskussionen und Problemen.

Der letzte Satz ist wie folgt zu ändern: Auf Kantonsstrassen (Passstrasse), die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.

Die Streckenabschnitte sind bekannt und der Winterdienst wurde bereits heute schon über den Kanton mit einem Vertragswerk ausgeführt. Hier könnte eine grosse finanzielle Entlastung für die Gemeinden vorgenommen werden.

Korporation Uri

Bezeichnung und Inhalt

² Im Rahmen der Strassenhoheit und soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, handelt

- a) der Regierungsrat bei Kantonsstrassen;
- b) der Gemeinderat bei Gemeindestrassen, soweit die Gemeindegatzung nichts anderes bestimmt;
- c) der Korporationsbürgerrat bei Walderschliessungsstrassen;
- d) die Allmendbewirtschafter bei Allmenderschliessungsstrassen;
- e) der jeweilige Strasseneigentümer oder die jeweilige Strasseneigentümerin bei den übrigen Strassen.

Artikel 18

Streichung des Teilsatzes:

... *wobei Korporationsstrassen bei den Gemeindestrassen eingereicht sind.*

Artikel 13 c) Hoheit und Eigentum

Ergänzung des 2. Absatzes:

...zu erwerben. **Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Korporationsstrassen.**

Artikel 14 d) Zuordnung

Ergänzung des 1. Absatzes:

... Diese Lösung vermag aber insofern nicht zu befriedigen, als sie den tatsächlichen Verhältnissen nicht oder zu wenig Rechnung trägt und das Mitspracherecht der betroffenen **Einwohnergemeinden und Korporationsbürgergemeinden** ausser Acht lässt.

Artikel 18 Übrige Strassen

Ergänzung des 1. Absatzes:

Strassen, die weder zu Kantons- noch zu Gemeinde- noch zu **Korporationsstrassen** gehören, sind „übrige Strassen“ im Sinne des Gesetzes.

Nebst einer besseren Regelung der National, Kantons- und Gemeindestrassen kann mit einer Berücksichtigung ihrer Vorschläge auch zusätzlich eine klarere Regelung bei den übrigen Strassen, vor allem bei den Strassen auf Allmendgebiet erreicht werden. Im andern Fall würde es die Korporation Uri als Grundeigentümerin bei Strassen zukünftig finanziell erheblich belasten, was dazu führen könnte, ihre finanziellen Leistungen bei der Unterstützung von Kanton und Gemeinden zu überprüfen

Einwohnergemeinde Flüelen

Absatz 1 darf vertraglich bestehende Vereinbarungen zwischen Kanton und Gemeinden für Strassenunterhalt und Winterdienst nicht betreffen. Dies ist explizit im Gesetz zu erwähnen.

In Absatz 2 Buchstabe c) soll privaten Strasseneigentümern eine hoheitliche Stellung zugesprochen werden. Das ist abzulehnen.

Gemeinde Attinghausen

Hier ist die „Kann-Formulierung“ zu schwach. Der Kanton soll verpflichtet werden auf Kantonsstrassen, die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, den Winterdienst zu übernehmen.

Gemeinde Isenthal

Der letzte Satz ist mit der Kann-Formulierung zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Auf Kantonsstrassen (Passstrassen), die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.“

Gemeinde Schattdorf

Der letzte Satz ist mit der Kann-Formulierung zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Auf Kantonsstrassen (Passstrassen) die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.“ Konkrete Beispiele sind folgende Strecken: Unterschächen-Urigen und Wassen-Meien-Färnigen.

TCS Sektion Uri

Denkbar wäre auch eine Bestimmung (z.B. in Art. 21 StrG) wonach der Inhaber der Strassenhoheit zu gewissen Massnahmen im Bereich der Strassenverkehrssicherheit verpflichtet werden kann (z.B. Beleuchtung).

CVP Uri

Die CVP Uri erwartet, dass der Kanton weiterhin für ganzjährig erschlossene Gebiete die Schneeräumung in gleichem Umfang übernimmt wie bis anhin; dies betrifft beispielsweise die Strecken Unterschächen-Urigen und Wassen-Meien-Färnigen.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 1: Der letzte Satz ist mit der Kann-Formulierung zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Auf Kantonsstrassen (Passstrassen), die ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst.“ Konkrete Beispiele sind folgende Strecken: Unterschächen-Urigen und Wassen-Meien-Färnigen.

Einwohnergemeinde Gurtellen

Im Absatz 1 ist die Kann-Formulierung im letzten Satz durch eine verbindliche Aussage zu konkretisieren. In Absatz 2 Buchstabe c) spricht das Gesetz den privaten Strasseneigentümern eine hoheitliche Stellung zu. Der Gemeinderat Gurtellen bezweifelt den staatsrechtlichen Sinn dieser Formulierung.

SVP Uri

Absatz 1: Auf Kantons- und Passstrassen, welche ganzjährig besiedelte Gebiete erschliessen, übernimmt der Kanton den Winterdienst (Wassen-Färnigen/Unterschächen-Urigen). Der Winterdienst soll auf vom öffentlichen Verkehr bedienten Strassen ebenfalls vom Kanton übernommen werden. (Bristen Dorf-Talstation Golzern/Isenthal-Talstation St. Jakob)

Artikel 22

Gemeinde Seelisberg

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Urner Gemeindeverband

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Einwohnergemeinde Silenen

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff **Radroute** zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhörung der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl von Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrern sonst erfordert.

Einwohnergemeinde Flüelen

Es soll der Begriff „Radrouten“ verwendet werden. Rad-Hauptrouten, die nebst Rad- und Nebenrouten auszuscheiden sind, sollen in die Zuständigkeit des Kantons fallen.

Gemeinde Attinghausen

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radrouten zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besondere förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrern sonst erfordert.

Gemeinde Altdorf

Die Bezeichnung „Radwege“ soll im Revisionsentwurf durch den allgemeineren Begriff „Radrouten“ ersetzt werden. Damit werden die gleichen Begriffe wie im regionalen Gesamtverkehrskonzept unteres Reusstal (rGVK UR) verwendet.

Eine Hauptveloroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Die Nebenvelorouten sind durch die Einwohnergemeinden, die Hauptvelorouten durch den Kanton anzulegen, zu unterhalten und zu kennzeichnen. Eine ähnliche Lösung besteht im Bereich der Wanderwege, wo ebenfalls der Kanton für die Kosten der Hauptwanderwege aufkommt.

Der Gemeinderat beantragt, Artikel 22 wie folgt zu ändern:

Artikel 22 „Radrouten“

a) Planung

¹ Der Regierungsrat erlässt den kantonalen Sachplan Veloverkehr.

² Mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr werden die Velorouten mit kantonalen Netzfunktion für den Veloalltags- und für den Velofreizeitverkehr festgelegt.

Es sind dies:

a) Hauptvelorouten auf und entlang von Kantonsstrassen

b) Hauptvelorouten abseits von Kantonsstrassen

c) Wichtige Nebenvelorouten auf Gemeindestrassen

Gemeinde Isenthal

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden.

Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen

regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen grundsätzlich nicht in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Grüne Uri

Die Grünen Uri begrüsst ausdrücklich, dass nun auch die Radwege gesetzlich geregelt werden sollen. Allerdings können sie die vorgeschlagene Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nicht nachvollziehen. Nach Meinung der Grünen Uri sollen im Prinzip alle Kantonsstrassen (also die Hauptverbindungen zwischen den Gemeinden bzw. Dörfern) einen Radweg aufweisen, wobei der Gesetzgeber für Strassen, auf denen kein Alltagsveloverkehr stattfindet, Ausnahmen definieren können (z.B. Isleten – Isenthal).

Wo aus räumlichen oder baulichen Gründen ein Radweg nicht direkt an der Kantonsstrasse entlang geführt werden kann, soll der Kanton zuständig sein, abseits der Kantonsstrasse einen entsprechenden Weg zu bauen bzw. einen vorhandenen Weg entsprechend zu widmen und zu unterhalten. Sonst entsteht unter Umständen die Situation, dass eine Gemeinde für einen Radweg zur Nachbargemeinde zuständig wird, während eine andere Gemeinde die Veloverbindung zur Nachbargemeinde vom Kanton finanziert erhält.

Lösen lässt sich die Problematik, wenn man den Kanton analog zu Artikel 11 Absatz 1 für die Hauptradwege als Verbindungen zwischen den Dörfern und die Gemeinden für das ergänzende Netz innerörtlicher Radwege für zuständig erklärt. Zur Infrastruktur für Velos gehören auch die Abstellplätze/Unterstände, zu deren Bau die Gemeinden verpflichtet werden sollten.

FDP

Hier wird ausnahmsweise bereits die konkrete Zuständigkeit auf Direktionsebene für den Erlass des Plans über die Radwege bestimmt. Die FDP ist der Meinung, dass im vorliegenden Gesetz nur die Zuständigkeiten zwischen Kanton, Gemeinden und Privaten geregelt werden sollte und die konkrete Zuständigkeit von kantonalen Direktionen in die Verordnung über den Strassenverkehr verlegt werden sollte. Nur schon aus technischen Gründen: Will man die Zuständigkeit mal ändern, muss man für die Abänderung des Gesetzes eine Volksabstimmung einberufen. Ist es in der Verordnung festgeschrieben, reicht ein Landratsbeschluss.

Formulierungsvorschlag: „Der Regierungsrat gibt die Erstellung eines Plans über die bestehenden und vorgesehenen Radwege in Auftrag.“

Es macht auch nicht Sinn, wenn die Baudirektion in Alleinkompetenz diesen Radwegplan erstellt. Neben dem Einverständnis der Gemeinden muss dieser Plan in Koordination mit der Sicherheitsdirektion (Polizei) erarbeitet werden, besonders was die zukünftigen Radwege anbetrifft.

TCS Sektion Uri

Die TCS Sektion Uri begrüsst die Regelung von Artikel 22 StrG, wonach die zuständige Direktion einen Plan über die bestehenden und vorgesehen Radwege im Kanton erstellen soll.

Die Verkehrssicherheit ist für den TCS Sektion Uri bei der Erstellung, beim Betrieb und bei einem allfälligen Ersatz von Strassen ein grosses Anliegen. Der Gesetzesentwurf erwähnt die Verkehrssicherheit nur am Rand und in allgemeiner Form.

CVP Uri

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhörung der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wenn Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden und wenn es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wenn es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer erfordert.

SP Uri

Hier ist ihres Erachtens ein Absatz 3 aufzunehmen, um den Anliegen des Langsamverkehrs auch zum Durchbruch zu verhelfen.

³ Neue Kantonsstrassen müssen einen Radweg als integralen Bestandteil aufweisen.

VCS

Der VCS begrüsst ausdrücklich, dass nun auch die Radwege gesetzlich geregelt werden sollen. Grundsätzlich sollten alle Kantonsstrassen (also die Hauptverbindungen zwischen den Gemeinden bzw. Dörfern) einen Radweg aufweisen, wobei der Gesetzgeber für Strassen, auf denen kein Alltagsveloverkehr stattfindet, Ausnahmen definieren können soll (z.B. Isleten-Isenthal).

Die Planung der Radwege hat in Absprache mit den Gemeinden stattzufinden, um zu verhindern, dass eine Gemeinde einer übergeordneten Veloverbindung ihr Einverständnis verweigert.

Es besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse an einem zusammenhängenden Radnetz, welches höher zu gewichten ist als die Gemeindeautonomie. Deshalb sollte der Kanton dafür zuständig sein. Um zu erreichen, dass Radwege, die Teil eines übergeordneten Netzes sind, nicht auf die lange Bank geschoben werden, schlägt der VCS folgende Ergänzung vor:

Radwege, welche Teil eines übergeordneten Netzes zwischen Gemeinden oder Dörfern sind, müssen innerhalb von fünf Jahren nach Annahme des Strassengesetzes realisiert werden, resp. den Vorgaben des kantonalen Verkehrsplans entsprechen. Radwege, welche nach Ablauf von fünf Jahren nach Annahme des Strassengesetzes nicht realisiert sind resp. nicht den Vorgaben des kantonalen Verkehrsplans entsprechen, werden durch den Kanton erstellt, resp. den Vorgaben des kantonalen Verkehrsplans angepasst.

Zur Infrastruktur für Velos gehören auch die Abstellplätze/Unterstände, zu deren Bau die Gemeinden verpflichtet werden sollten.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 1: Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden und betroffener Privaten ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten.

Eine regionale Radroute ist vorzusehen

- wenn Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden,
- wenn es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder
- wenn es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Gemeinde Seedorf

Anstelle des Begriffs Radwege ist der Begriff Radroute zu verwenden. Die zuständige Direktion erstellt nach Anhören der Gemeinden ein zusammenhängendes Netz regionaler Radrouten. Eine regionale Radroute ist vorzusehen, wo Strassen regelmässig von einer grösseren Zahl Velofahrern benutzt werden, wo es sich um besonders förderungswürdige Verbindungen handelt oder wo es die Sicherheit der Velo- und Mofafahrer sonst erfordert.

Korporation Uri

Der Kanton soll neu zu einer (weiteren) Gesamtplanung für ein kantonales Radwegnetz verpflichtet werden.

Nachdem die Planung von Radwegen gemäss Artikel 22, Absatz 2 „im Einverständnis mit den Gemeinden“ und gestützt auf den Wortlaut von Artikel 23, Absatz 3 zu erfolgen hat, geht der Rat davon aus, dass Korporationsstrassen in keinem Fall von einer solchen Planung betroffen sind. Sollte die Korporation durch eine, wie auch immer ausgestaltete „Planung“ betroffen sein, wäre dies ein zusätzliches Argument zugunsten der unter Artikel 17 gestellten Forderung nach einem Beschwerderecht gegenüber der Gemeinde.

SVP Uri

Die zuständige Direktion erstellt mit den betroffenen Gemeinden ein regionales Radweg-Konzept. Der Kanton ermöglicht eine Anbindung aller Gemeinden an dieses Radwegnetz.

Artikel 23

Einwohnergemeinde Realp

Bau und Unterhalt von eigenständigen Radwegen dürfte nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Ähnlich wie bei den Wanderwegen, sollte man auch hier in Haupt- und Nebenwege unterscheiden wobei die Zuständigkeit bei den Hauptradwegen in die Kompetenz des Kantons fallen sollte.

Gemeinde Seelisberg

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Als Beispiel möchte die Gemeinde Seelisberg hier nur den schon von verschiedenen Kreisen gewünschte Radroute von Seelisberg nach Bauen erwähnen. Es kann ja nicht sein, dass die Gemeinden alleine für diese Kosten aufkommen müssen.

Urner Gemeindeverband

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen/Änderungen sind vorzunehmen:

¹ Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Der Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten darf nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist die Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen (analog Regelung der Wanderwege).

Gemeinde Attinghausen

Der Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Gemeinde Altdorf

b) Bau und Unterhalt

¹ Der Kanton plant, baut, betreibt und unterhält die Hauptvelorouten nach Artikel 22 Absatz 2, Buchstaben a und b

² Die Gemeinden planen, bauen, betreiben und unterhalten die Nebenvelorouten

³ Das Verfahren richtet sich nach Artikel 29 f.

Gemeinde Isenthal

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen grundsätzlich nicht in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

CVP Uri

Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in

Haupt und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen.

SP Uri

Die SP Uri erachtet es als völlig unzweckmässig, den Bau und Unterhalt von eigenständigen Radwegen den Gemeinden zu überantworten. Damit sind bei einem neuen Radweg beispielsweise von Erstfeld zum Urnersee mehrere Gemeinden für den Bau und Unterhalt betroffen. So ist absehbar, dass die Anliegen des Langsamverkehrs im zu erwartenden Hin und Her beim Bau der Radwege zerrieben werden. Projekte für neue Radwege werden jahrelang verschleppt oder versanden. Radwege sind Sache des Kantons. So schlägt die SP Uri den nachfolgenden Absatz 2 vor:

² Für den Bau und Unterhalt eigenständiger Radwege ist der Kanton zuständig.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 2: Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Einwohnergemeinde Gurtnellen

Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei Hauptrouten in die Zuständigkeit des Kantons fallen sollen.

Gemeinde Seedorf

Bau und Unterhalt von eigenständigen Radrouten dürfen nicht grundsätzlich in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen. Im Einklang mit dem rGVK ist eine Einteilung in Haupt- und Nebenrouten angezeigt, wobei deren Finanzierung (Bau- und Unterhalt) in die Zuständigkeit des Kantons fallen soll.

Artikel 24

Einwohnergemeinde Realp

Der Begriff „wesentlich“ dürfte hier wohl zu Auslegungsschwierigkeiten führen. Eine klarere Formulierung sollte geprüft werden.

Artikel 25

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Artikel 25 enthält Bestimmungen, die zwingend zu Zielkonflikten führen. Anstatt sie zu lösen, begnügt sich das Gesetz mit einer Auflistung. Das gesetzgeberische Konzept ist abzulehnen.

Einwohnergemeinde Realp

Der Absatz 2 ist zu ergänzen mit der Sicherheit von Naturgefahren.

Gemeinde Seelisberg

Absatz 2: Die Aufzählung mit einem zusätzlichen Buchstaben ergänzen und zwar wie folgt:

g) den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.

Urner Gemeindeverband

Absatz 2 soll ergänzt werden mit einem Buchstaben g) und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.“

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

g) Schutz von Wohngebieten

h) Bau- und Unterhaltsarbeiten

i) Bedürfnisse der Land- und Waldwirtschaft

k) potentiellen Naturgefahren und dergleichen

Einwohnergemeinde Wassen

Artikel 25 enthält Bestimmungen, die zwingend zu Zielkonflikten führen. Anstatt sie zu lösen, begnügt sich das Gesetz mit einer Auflistung. Das gesetzgeberische Konzept ist abzulehnen.

Absatz 2 soll, wenn die Auflistung trotzdem aufgenommen werden sollte, mit dem Buchstaben g) ergänzt werden, und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.“

Einwohnergemeinde Flüelen

Es ist nicht klar, ob die Bestimmung gemäss Absatz 2 eine Rangordnung enthält oder gleichgeordnete Vorgaben sind. Sollte Letzteres zutreffend sein, stehen die einen Vorgaben mit den anderen im direkten Konflikt. Eine Lösungsfindung wird verunmöglicht. Eine solche Vorgabe darf nicht auf Gesetzesstufe erlassen werden.

Gemeinde Attinghausen

In diesem Artikel sind die Grundsätze für den Strassenbau aufgeführt. Absatz 2 soll mit einem Buchstaben g) ergänzt werden und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen“.

Gemeinde Isenthal

Absatz 2 soll ergänzt werden mit einem Buchstaben g), und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.“

Gemeinde Schattdorf

Absatz 2 soll ergänzt werden mit einem Buchstaben g), und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.“

Grüne Uri

Gemäss Artikel 3 Buchstabe a) des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3) gilt dieses Gesetz für „öffentlich zugängliche Bauten und Anlagen, für welche nach Inkrafttreten dieses Gesetzes eine Bewilligung für den Bau oder für die Erneuerung der öffentlich

zugänglichen Bereiche erteilt wird“. Darunter dürften auch die Strassen fallen. Entsprechend ist in Absatz 1 das Wort „behindertengerecht“ zu ergänzen. Die Grüne Uri fragt sich auch, ob in der Aufzählung von Absatz 2 nicht auch die einschlägigen VSS-Normen als Mindeststandard erwähnt werden müssten.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 2 soll ergänzt werden mit einem Buchstaben g), und zwar wie folgt: „den potenziellen Naturgefahren und dergleichen.“

Einwohnergemeinde Gurtnellen

Der Wortlaut in Artikel 25, Absatz 2 soll mit einem Buchstaben g) mit dem Wortlaut: „...den potenziellen Naturgefahren und dergleichen...“ ergänzt werden.

Gemeindewerke Erstfeld

Ergänzung:

g) optimale Ausleuchtung der Fussgängerstreifen (Verkehrssicherheit)

SVP Uri

Diese Auflistung löst keine Probleme und ist deshalb zu streichen.

Artikel 26

Einwohnergemeinde Realp

Im Absatz 1 ist eine verpflichtendere Formulierung zu wählen wie etwa „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Gemeinde Seelisberg

Absatz 1: Die vorgeschlagene „kann“ Formulierung ersetzen durch die bestimmtere Aussage, der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.

Urner Gemeindeverband

Absatz 1: Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Änderung ist vorzunehmen:

¹ Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.

Einwohnergemeinde Wassen

Absatz 1: Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Ihr Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Der Absatz ist neu zu formulieren. „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrasse“.

Gemeinde Attinghausen

Auch hier ist die „Kann-Formulierung“ zu schwach.

Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Gemeinde Isenthal

Absatz 1: Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Gemeinde Schattdorf

Absatz 1: Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Grüne Uri

Absatz 3 gehört aufgrund der gewählten Systematik wohl wie die Finanzkompetenz für den baulichen Unterhalt (Art. 36 bzw. 49) eher zum Kapitel 8 (Finanzielle Bestimmungen).

Wir beantragen, den Regierungsrat zum Beschluss eines Strassenbauprogrammes zu verpflichten. Zudem sind wir der Ansicht, dass ein Strassenbauprogramm für eine bestimmte Zeitperiode, z.B. für 4 Jahre, beschlossen werden sollte.

¹ Der Regierungsrat beschliesst alle 4 Jahre ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.

VCS

Um deutlich zu machen, dass der Kanton nicht nur ausschliesslich bei Kantonsstrassen beschliessen kann, schlägt der VCS folgende Ergänzung vor:

„Der Regierungsrat kann bei übergeordnetem Interesse gemäss Verkehrsplan in die Gemeindeautonomie eingreifen und Radwege erstellen respektive an den Verkehrsplan anpassen.“

Absatz 3 gehört aufgrund der gewählten Systematik wohl wie die Finanzkompetenz für den baulichen Unterhalt (Art. 36 bzw. 49) eher zum Kapitel 8 (Finanzielle Bestimmungen).

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 1: Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Einwohnergemeinde Gurtellen

Die Kann-Formulierung ist durch eine verbindliche Aussage, z. B. „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen“, zu ersetzen.

Gemeinde Seedorf

Die Kann-Formulierung ist zu schwach.

Neuer Vorschlag: „Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen.“

Gemeindewerke Erstfeld

Der Regierungsrat hat ein Strassenbauprogramm zu beschliessen. Damit ist sichergestellt, dass alle Werkleitungseigentümer mögliche Planungen und Koordinationen mit dem Kanton vornehmen können. Der Artikel ist wie folgt anzupassen:

¹ Der Regierungsrat **beschliesst** ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen

⁴ **(Neu)** Das Strassenbauprogramm wird nach Genehmigung durch die entsprechenden Instanzen den Werkleitungseigentümern schriftlich mitgeteilt.

SVP Uri

Die SVP Uri schlägt in diesem Artikel folgenden Wortlaut vor: Der Regierungsrat beschliesst ein Strassenbauprogramm für Kantonsstrassen und Passstrassen.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Alpenpässe ist für die SVP unbestritten. Deswegen soll ihnen trotz der saisonalen Benützung ein Augenmerk geschenkt werden.

Artikel 27

Einwohnergemeinde Realp

Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze zu den Einmündungen kann nicht befriedigen. Hier sind klare und möglichst einfache Regelungen zu schaffen. Insbesondere müssen die Grenzziehungen logisch und klar sein. Sie sind so festzulegen, dass z.B. ein Kreisel in seinem vollen Umfange dem gleichen Hoheitsträger gehört

Gemeinde Seelisberg

Dieser Artikel muss neu überarbeitet werden, im Text ist nicht ersichtlich was hier eigentlich gemeint ist. Erst die von der Baudirektion beigelegte Skizze vom 23. Mai 2012 zeigt auf, was damit gemeint ist. Man braucht nicht Tiefbauspezialist zu sein um zu erahnen, dass bei den vorgeschlagenen Abgrenzungen der Hoheitszuteilungen die Gemeinde mit massiven finanziellen Mehrbelastungen rechnen müssten. Auf der anderen Seite hätten sie kaum die Möglichkeit direkt auf diese Kosten Einfluss zunehmen, da der übergeordnete Hoheitsträger die Bedingungen und technischen Vorgaben festlegen will. Diese Vorgehensweise widerspricht klar dem Grundsatz „wer Zahlt befiehlt“.

Die Gemeinde Seelisberg erwartet, dass die von der Baudirektion erstellte Skizze vom 23. Mai 2012 entsprechend angepasst wird und zwar laut ihrer beigelegten Skizze vom 8. Juli 2012.

Weiter soll die Formulierung („*Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen*“) durch den etwas fundierteren Text ersetzt werden „*Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.*“

Urner Gemeindeverband

- Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt 1 zu diesem Arbeitspapier.
- Die vorgesehene Formulierung („Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“) öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Änderungen sind vorzunehmen:

Die von der Baudirektion des Kantons Uri vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen. Der Gemeinderat Silenen verweist diesbezüglich auf das Beiblatt 1 zum Arbeitspapier des Urner Gemeindeverbands.

Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen.

Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Die übergeordnete Hoheitsgrenze soll gemäss Beiblatt 1 angepasst werden. Mit dieser Anpassung kann die Planungssicherheit bis zur Realisierung eher sichergestellt werden und ist in der Betrachtungsweise objektiver bzw. logischer.

Einwohnergemeinde Flüelen

Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt nicht die explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen. Es wird beantragt, die dieser Stellungnahme beigelegte Skizze vom 8. Juli 2012 in das Gesetz aufzunehmen.

Die vorgesehene Formulierung „Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“ öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Als Alternative wird vorgeschlagen: „Die Ausgestaltung der Einmündungen und Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen“.

Gemeinde Attinghausen

Die von der Baudirektion des Kantons Uri vorgelegte Skizze zu diesem Artikel zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen und zwar gemäss Beilage 1.

Die vorgesehene Formulierung „Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger...“ öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine

mögliche alternative Formulierung wäre. „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.

Gemeinde Altdorf

Die Hoheit über die Strasse richtet sich nach dem Eigentum. Nach den Regeln von Artikel 47 des Revisionsentwurfs trägt, wer die Strassenhoheit hat, die Kosten des Baus, des Unterhalts und des Betriebs der betreffenden Strassenanlage. Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt, wie nach Ansicht der Baudirektion künftig die Eigentumsgrenzen im Kreuzungsbereich verlaufen sollen. Das heisst, ein wesentlicher Teil der vorhandenen Kreuzungen (Kantonsstrasse/Gemeindestrasse) wird bezüglich Eigentums neu den Gemeinden zugewiesen, was diese entsprechend belastet. Zudem gehen für diesen Teil auch die Hoheitsbefugnisse auf die Gemeinden über, was das Ganze grundsätzlich verkompliziert. Hinzu kommt, dass bei der vom Kanton vorgeschlagenen Lösung das Trottoir, welches zur Kantonsstrasse gehört, im Kreuzungspunkt künftig über das Gemeindeeigentum führt. *Mit einer Änderung der Eigentumsverhältnisse im Kreuzungsbereich - wie es die Baudirektion vorsieht - ist der Gemeinderat entsprechend nicht einverstanden.* Die Eigentumsgrenzen im Kreuzungsbereich müssen anders verlaufen, und zwar gemäss beiliegendem Vorschlag (Beiblatt der Einwohnergemeinde Altdorf vom 8. Juli 2012).

Mit der von der Einwohnergemeinde Altdorf vorgeschlagenen Grenzziehung besteht die Möglichkeit, dass ein Projekt ganzheitlich durch den Kanton umgesetzt werden kann und der „ganze Strassenverlauf“ als Einheit bestehen bleibt.

Im zweiten Abschnitt des Artikels 27 wird erwähnt, dass der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen kann. Diese Abfassung lässt sehr viel Spielraum für den Hoheitsträger respektive dessen Vollzugsorgan. Die Formulierung erscheint als Gesetzestext unbefriedigend.

Der Gemeinderat beantragt, den Abschnitt wie folgt zu ändern:

Für die technische Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung sind die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik zu beachten, insbesondere die Schweizer Norm (SN) der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS).

Gemeinde Isenthal

Die von der Baudirektion des Kantons Uri vorgelegte Skizze zu diesem Artikel zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt 1.

Die vorgesehene Formulierung („Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“) öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

CVP Uri

So wie es in der Skizze der Baudirektion beschrieben wird, gäbe es eine massive finanzielle Mehrbelastung für die Gemeinden. Zudem erscheint es als wenig sinnvoll, eine Strasse nicht im gesamten Bereich als Einheit bei nur einem Hoheitsträger zu belassen. Nur so ist es möglich, in Zukunft Strassenprojekte gesamtheitlich umzusetzen. Die Grenzziehung muss daher wie bis anhin erfolgen.

Die vorgesehene Formulierung „Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“ räumt der Baudirektion einen weiten Ermessensspielraum ein. Als mögliche alternative Formulierung schlägt die CVP Uri vor: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen nun nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

Gemeinde Schattdorf

Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen:

Siehe Skizze „Betrieblicher Unterhalt“

Die vorgesehene Formulierung („Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“) öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

Einwohnergemeinde Bürglen

Einmündungen und Kreuzungen

- Die von der Baudirektion vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt nicht die explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt.
- Die vorgesehene Formulierung („Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“) öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

Einwohnergemeinde Gurtellen

Die von der Baudirektion des Kantons Uri vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen.

Die vorgesehene Formulierung öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizerischen Normen (SN) zu erfolgen.“

Gemeinde Seedorf

Die von der Baudirektion des Kantons Uri vorgelegte Skizze zu diesem Artikel (Beiblatt vom 23. Mai 2012) zeigt die nicht explizit beschriebene Absicht des Artikels. Damit verbunden wären massive finanzielle Belastungen für die Gemeinden. Die Grenzziehung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt 1 zu diesem Arbeitspapier.

Die vorgesehene Formulierung („Mit der Bewilligung kann der betreffende Hoheitsträger besondere Anforderungen an die Ausgestaltung der Einmündung oder Kreuzung festlegen“) öffnet vorwiegend der Baudirektion Tür und Tor zur Willkür. Eine mögliche alternative Formulierung wäre: „Die Ausgestaltung der Einmündungen oder Kreuzungen hat gemäss den technischen Anforderungen und nach den Schweizer Normen (SN) zu erfolgen.“

SVP Uri

Die Ausgestaltung der Einmündung geht zu Lasten des Kantons. So soll der Kanton ab dem Fussgängerstreifen der einmündenden Strasse die Ausgestaltung übernehmen, wie es auch der Gemeindeverband vorschlägt.

Artikel 28

Gemeinde Attinghausen

Die unentgeltliche Abtretung von Grundeigentum hat auch zwischen Einwohnergemeinden und Korporation zu erfolgen.

Korporation Uri

Der Rat stimmt dem grundsätzlich unentgeltlichen Landerwerb für den Ausbau oder die Korrektur von Strassen zwischen Kanton und Korporationen zu, sofern die Weiterführung der unter dem geltenden Artikel 16 Absatz 1 StrG gelebten Praxis beabsichtigt ist. Was die Korporation Ursern betrifft, wurde der Landerwerb für den Strassenausbau in der Vergangenheit stets entgeltlich vereinbart. Daran wird auch in Zukunft festgehalten. In diesem Sinne wird die Korporation Ursern nach dem Wortlaut der entworfenen Bestimmung jeweils die Ausnahme beanspruchen.

Die Korporation Ursern wird Grundeigentum auch in Zukunft nur gegen Entschädigung abtreten und beansprucht für sich bereits heute eine dauernde Ausnahme für die in Artikel 28 entworfene Regel.

Artikel 29

Grüne Uri

Der Bau einer Strasse kann dazu führen, dass private Grundstücke verkleinert werden und damit Anforderungen gemäss PBG nicht mehr erfüllt werden (z.B. Artikel 84 PBG bezüglich Spielplätze) oder auf dem Restgrundstück die Ausnutzungsziffer überschritten wird. Wie sollen solche Fälle geregelt werden? Gibt es eine Entschädigungspflicht des zuständigen Gemeinwesens?

Einwohnergemeinde Sisikon

Der Gemeinderat hat insbesondere festgestellt, dass der Regierungsrat künftig auch über Gemeindestrassen entscheiden darf/kann (z. B. Art. 294, Art. 474). Die Gemeindeautonomie ist zu erwahren.

SP Uri

Um den Verlauf einer geplanten Strasse für alle besser erkennbar zu machen, ist die SP Uri der Ansicht, dass Absatz 2 klarer formuliert werden sollte:

² Vorgesehene Streckenführung und Veränderungen des Geländes sind, soweit möglich und tun/ich, zu profilieren.

Artikel 32

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Das Gesetz hat den Grundsatz aufzustellen, dass nur saisonal benutzbare Strassen, wie die Pässstrassen, ebenfalls sachgemäss zu unterhalten sind.

Begründung:

Die Alpenpässe sind ein touristisches Markenzeichen des Kantons Uri und ein Touristenmagnet erster Güte. Es ist deshalb eine Generationenaufgabe, für einen angemessenen Unterhalt der Pässstrassen zu sorgen. Bei der Interessenabwägung des Strassenunterhalts ist die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung der Pässstrassen entsprechend zu berücksichtigen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

¹ Die öffentlichen Strassen sind im Rahmen der zeitlichen, technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten so zu unterhalten, dass eine sichere Benützung gewährleistet ist. Massgebend sind die Zweckbestimmung **Funktion** und die Verkehrsbedeutung der öffentlichen Strasse.

Einwohnergemeinde Wassen

Das Gesetz hat den Grundsatz aufzustellen, dass nur saisonal benutzbare Strassen, wie die Pässstrassen, ebenfalls sachgemäss zu unterhalten sind.

Begründung:

Die Alpenpässe sind ein touristisches Markenzeichen des Kantons Uri und ein Touristenmagnet erster Güte. Es ist deshalb eine Generationenaufgabe, für einen angemessenen Unterhalt der Pässstrassen zu sorgen. Bei der Interessenabwägung des Strassenunterhalts ist die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung der Pässstrassen entsprechend zu berücksichtigen.

SVP Uri

Die volkswirtschaftliche Bedeutung sollte hier ausdrücklich erwähnt werden. Im Weiteren verweist die SVP Uri die Ausführungen in Artikel 26. Der Begriff „wirtschaftlich“ ist mit dem Begriff „volkswirtschaftlich zu ersetzen.

Artikel 33

Einwohnergemeinde Realp

Im Absatz 2 ist klar festzuhalten, dass der ständigen Verfügbarkeit der Strasse grösstmögliche Priorität einzuräumen ist.

Urner Gemeindeverband

Soll ergänzt werden mit einem weiteren Absatz, und zwar wie folgt: „Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

¹ Der Strassenunterhalt besteht aus dem betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie der Erneuerung der Strasse. Der bauliche Unterhalt umfasst alle baulichen Massnahmen zur Instandstellung, Verstärkung oder Erneuerung der öffentlichen Strasse.

² Der betriebliche Unterhalt umfasst alle Massnahmen, um möglichst eine dauernde Betriebsbereitschaft der öffentlichen Strasse zu gewährleisten. Dazu gehören insbesondere Reinigungs-, Pflege- und Kontrollarbeiten, kleinere Reparaturen, ein umweltschonender Winterdienst sowie organisatorische und verkehrstechnische Massnahmen im Interesse des sicheren Strassenverkehrs.

³ Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.

⁴ Die Erneuerung umfasst den Ersatz von Strassenabschnitten oder Strassenbestandteilen, sofern durch den baulichen Unterhalt der erforderliche Strassenzustand insgesamt oder in wesentlichen Teilen nicht erreicht werden kann. Umfang, Erscheinung und Bestimmung der Strasse oder einzelner Strassenbestandteile dürfen dabei nicht verändert werden.

Neuer Artikel Zuständigkeit für den Strassenunterhalt

Neuer Vorschlag:

¹ Zuständig für den Strassenunterhalt sind

- a) bei Kantonsstrassen der Staat.
- b) bei den Gemeindestrassen die Gemeinde,
- c) bei den Güterstrassen die Strassengenossenschaft,
- d) bei Privatstrassen die Grundeigentümer.

² Der Unterhalt der Kantonsstrassen kann durch öffentlich-rechtlichen Vertrag an die Gemeinde übertragen werden. Sie wird für ihre Aufwendungen vom Staat entschädigt, soweit sie nicht unterhaltspflichtig im Sinn des Absatzes 1a ist.

³ Die Gemeinden können innerorts die Pflicht zur Reinigung und zur Schneeräumung des Trottoirs oder Gehwegs den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke überbinden.

⁴ Vorbehalten bleiben besondere Rechtsverhältnisse.

Neuer Artikel Winterdienst

Neuer Vorschlag:

¹ Der Winterdienst umfasst die Schneeräumung, die Glatteisbekämpfung, den Schutz der Strasse vor Schneeverwehungen und die besondere Markierung der Strassenränder.

² Öffentliche Strassen sind entsprechend ihrer Funktion und Verkehrsbedeutung auch im

Winter offenzuhalten.

³ Für die Verwendung von Auftaumitteln gelten die Vorschriften des Umweltschutzrechts.

Neuer Artikel Kosten

Neuer Vorschlag:

¹ Zu den Unterhaltskosten zählen alle Kosten für Massnahmen gemäss Artikel 33.

² Die Kosten für den Strassenunterhalt trägt der Unterhaltungspflichtige gemäss [neuem Artikel]. Bei den Gemeindestrassen und den Güterstrassen im Eigentum der Gemeinde kann die Gemeinde die Kosten im Perimeterverfahren ganz oder teilweise den interessierten Grundeigentümern überbinden.

³ Einigen sich die Unterhaltungspflichtigen nicht über die Kostenverteilung, werden die Kosten von der Gemeinde im Perimeterverfahren verlegt.

⁴ Die Gemeinde kann Beiträge an die Kosten für den Unterhalt von Güterstrassen leisten.

⁵ Bei den Privatstrassen kann die Gemeinde die Kosten für den Unterhalt ganz oder teilweise übernehmen, sofern ein öffentliches Interesse besteht.

⁶ Bei Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen sind die dadurch entstehenden Kosten des baulichen Unterhalts und der Erneuerung ganz oder teilweise den Verursachern zu überbinden.

Einwohnergemeinde Wassen

Dieser Artikel soll ergänzt werden mit einem weiteren Absatz, und zwar wie folgt: „Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

Gemeinde Attinghausen

Dieser Artikel soll mit einem weiteren Absatz ergänzt werden: „Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

Gemeinde Isenthal

Soll ergänzt werden mit einem weiteren Absatz, und zwar wie folgt: „Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

Gemeinde Schattdorf

Soll ergänzt werden mit einem weiteren Absatz, und zwar wie folgt: „Der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

TCS Sektion Uri

So wäre es z.B. sachgerecht beim baulichen Unterhalt in Artikel 33 StrG ausdrücklich zu bestimmen, dass Massnahmen für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit Teil des betrieblichen Unterhalts sind.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Der Artikel soll mit folgendem Wortlaut ergänzt werden: „...der ständigen Verfügbarkeit der Strassen wird grösstmögliche Priorität eingeräumt.“

Artikel 34

FDP

Diese Skizze bezieht sich ja auf Artikel 34 des Entwurfs. Es ist nachvollziehbar, dass bei sich kreuzenden unterschiedlichen öffentlichen Strassen, derjenige unterhaltspflichtig ist, der die Hoheit über die höher eingestufte Strasse innehat. Allerdings stellt sich die Frage, wo die Grenze der Unterhaltspflicht gezogen wird. Bei der Erstellung eines Kreisels oder einer Kreuzung sollte es so gelöst werden, dass die bisherige Regelung beibehalten wird, wonach auch die Einmündung noch in der Hoheit der höher eingestuftes Strasse ist und damit konkret beim Unterhalt einer Kantonsstrasse durch Bau eines Kreisels die gesamte Kreiselanlage mit allen Einmündungen Sache des Kantons bleibt und hier die Gemeinden nicht zusätzlich belastet werden. Zumindest sollte hier auf die Vernehmlassungen der Gemeinden Rücksicht genommen werden.

Artikel 35

Gemeindewerke Erstfeld

2. Abschnitt: Über das geplante Vorhaben werden im Rahmen der Informationspflicht die Werkleitungseigentümer orientiert.

Artikel 36

SP Uri

Auch hier würde die SP Uri vorschlagen, das Unterhaltsprogramm auf einen Zeitraum von 4 Jahren auszurichten.

Gemeindewerke Erstfeld

Absatz 3: Das Programm ist den Werkleitungseigentümern mitzuteilen

SVP Uri

Folgende Formulierung schlägt die SVP Uri für Absatz 1 vor: Der Regierungsrat beschliesst ein Programm für den baulichen Unterhalt der Kantons- und Passstrassen.

Artikel 37

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

³ Der Gemeingebrauch kann im überwiegenden öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden. Im öffentlichen Interesse liegen insbesondere die Verkehrssicherheit, die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, Bau- und Unterhaltsarbeiten, die Durchführung von Veranstaltungen, der Schutz von Wohngebieten, der Natur- und Umweltschutz, der Schutz der Strassenanlage und die Bedürfnisse der Land- und Waldwirtschaft. Vorbehalten bleiben die Vorschriften des Strassenverkehrsrechts und des Zivilrechts.

⁴ Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch.

Korporation Uri

Die Strassen der Korporation Ursern scheinen - wie oben abgeleitet - unter die Kategorie „übrige öffentliche Strassen“ zu fallen (vgl. Bemerkungen zu Art. 2 f. und 18). Das Kapitel „Benützung der Strassen“ bzw. Artikel 37 ff. beschlagen „öffentliche“ Strassen bezüglich Gemeingebrauch, Beeinträchtigungen und Sondernutzung etc. Der Rat geht davon aus, dass insbesondere Artikel 37, Absatz 3, Artikel 39, 40 und 43 E-StrG kompatibel sind mit den eingangs erwähnten Erlassen 1445 und 1450 der Korporation Ursern und umgekehrt.

Artikel 38

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

¹ **Beschädigungen und Verunreinigungen der Strassen sind zu vermeiden.** Wer öffentliche Strassen übermässig beansprucht, hat den Schaden zu beheben oder Entschädigung zu leisten. Schäden sind nach den Weisungen der zuständigen Behörde zu beheben.

³ **Werden Strassen beschädigt oder durch aussergewöhnlich starken Gebrauch übermässig abgenutzt, hat der Verursacher die Kosten der Instandstellung zu übernehmen. Der Verursacher hat auch dann Ersatz zu leisten, wenn auf die sofortige Behebung des Schadens ganz oder teilweise verzichtet wird.**

Artikel 39

Gemeinde Seelisberg

Dieser Artikel ist praxisbezogener zu gestalten und zwar wie folgt:

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Urner Gemeindeverband

Artikel 39 und 40: Zur Sondernutzung zählen heute beispielsweise Strassencafés. Neu gehören auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt. Die Regelung muss anders erfolgen, und zwar wie folgt:

Die Artikel 39, 40 und 41 des Gesetzesentwurfs sollen das Verhältnis zwischen dem Strasseneigentümer und unter anderen den Werken neu regeln. Der Entwurf sieht vor,

dass Werkleitungen Sondernutzungen sind, für die eine „Konzession“ einzuholen ist. Dabei wird die Art der Sondernutzung nicht unterschieden. Das heisst, der Betrieb eines Strassencafés oder Werbefläche über der Strasse werden mit dem öffentlichen Ver- oder Entsorgungsauftrag von zum Beispiel Wasser, Strom oder Abwasser gleichgesetzt. Diese Gleichstellung ist nicht sachgerecht und trägt dem Stellenwert der Werke keiner Art und Weise Rechnung. Zudem lässt sich die Erteilung einer „Konzession“ für Werkleitungen nur schwer mit Artikel 691 Absatz 1 ZGB vereinbaren. Dieser Artikel regelt die Durchleitungsrechte. Dabei besteht explizit die Pflicht zur Duldung von Werkleitungen; eine „Konzession“ ist nicht vorgesehen. Abgesehen von der ausreichenden Regelung im ZGB schafft der Begriff „Konzession“ für die Werke keine Klarheit. Was heute ausreichend und mittels Dienstbarkeiten geregelt und im Grundbuch eingetragen wird, soll mit einer „Konzession“ komplizierter und intransparenter gelöst werden.

Die Regelung in Artikel 40 Absatz 5, wonach der Konzessionär „alle Kosten, die wegen der Sondernutzung entstehen“ zu tragen hat, widerspricht allen gängigen Regelungen und ist nicht sachgerecht. Korrekt wäre, dass der Konzessionär beziehungsweise die Werke sämtliche Mehrkosten zu tragen haben, die aufgrund der Sondernutzung entstehen. Anderslautende Formulierungen führen für die Werke zu ungerechtfertigten, höheren Kosten, die letztendlich dem jeweiligen Gebührenzahler überwältzt werden müssen. Der Kanton versucht damit - ohne entsprechende Gegenleistung - Kosten zu sparen. Sowohl der Kanton als auch die Werke haben einen Versorgungsauftrag zu erfüllen. Sie sind gegenüber dem Steuer- und Gebührenzahler verpflichtet, mit ihren Mitteln vernünftig umzugehen. Dementsprechend drängen sich für bis anhin auf operativer Ebene gut funktionierende Bereiche keine neuen künstlichen Regelungen und Abgaben auf.

Entsprechend diesen Ausführungen sollen die Artikel 39 und 40 neu wie folgt formuliert werden (inhaltlich entspricht diese Formulierung einem Strassengesetz eines anderen Schweizer Kantons):

Gesteigerter Gemeingebrauch

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs - und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Änderung ist vorzunehmen:

³ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, ~~wenn sich die Verhältnisse geändert haben~~ oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Zur Sondernutzung zählen heute beispielsweise Strassencafés. Neu gehören auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt. Die Regelung muss anders erfolgen. Der Gemeinderat Silenen verweist diesbezüglich auf das Beiblatt 2 zum Arbeitspapier des Urner Gemeindeverbands.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Bei diesen Artikeln unterstützen die Einwohnergemeinden Andermatt und Hospental die vom Gemeindeverband Uri vorgeschlagenen Änderungen. Die Einwohnergemeinden Andermatt und Hospental verzichten auf eine Auflistung der einzelnen Punkte. Das Beiblatt 2 bildet dabei den integrierenden Bestandteil zu ihrer Vernehmlassung.

Einwohnergemeinde Flüelen

Im heute gültigen Strassenbaugesetz ist für eine übermässige Benützung von Gemeindestrassen, z.B. für Bautransporte eine Bewilligungspflicht verankert. Diese fehlt im neuen Entwurf, soll jedoch aufgenommen werden, da es nur dadurch möglich ist, Schäden nach Artikel 38 einem Verursacher zuzuordnen.

Gemeinde Altdorf

Es erscheint sinnvoll, wenn in Artikel 39 Absatz 1 die namentliche Aufzählung mit den Begriffen Umzüge und Strassencafés ergänzt wird. Des Weiteren ist der Absatz 2 wie folgt zu ändern:

² Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

Gemeinde Isenthal

Zur Sondernutzung zählen heute beispielsweise Strassencafés. Neu gehören auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt. Die Regelung muss anders erfolgen, und zwar wie unten aufgeführt.

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Gemeinde Schattdorf

Die Artikel 39, 40 und 41 des Gesetzesentwurfs sollen das Verhältnis zwischen dem Strasseneigentümer und unter anderem den Werken neu regeln. Der Entwurf sieht vor, dass Werkleitungen Sondernutzungen sind, für die eine „Konzession“ einzuholen ist. Dabei wird die Art der Sondernutzung nicht unterschieden. Das heisst, der Betrieb eines Strassencafés oder einer Werbefläche über der Strasse wird mit dem öffentlichen Ver- oder Entorgungsauftrag wie zum Beispiel Wasser, Strom oder Abwasser gleichgesetzt. Diese Gleichstellung ist nicht sachgerecht und trägt dem Stellenwert der Werke in keiner Art und Weise Rechnung. Zudem lässt sich die Erteilung einer „Konzession“ für Werkleitungen nur schwer mit Artikel 691 Absatz 1 ZGB vereinbaren. Dieser Artikel regelt die Durchleitungsrechte. Dabei besteht explizit die Pflicht zur Duldung von Werkleitungen; eine „Konzession“ ist nicht vorgesehen. Abgesehen von der ausreichenden Regelung im ZGB schafft der Begriff „Konzession“ für die Werke keine Klarheit. Was heute ausreichend und mittels Dienstbarkeiten geregelt und im Grundbuch eingetragen wird, soll mit einer „Konzession“ komplizierter und intransparenter gelöst werden.

Die Regelung in Artikel 40 Absatz 5, wonach der Konzessionär „alle Kosten, die wegen der Sondernutzung entstehen“, zu tragen hat, widerspricht allen gängigen Regelungen und ist nicht sachgerecht. Korrekt wäre, dass der Konzessionär, beziehungsweise die Werke sämtliche Mehrkosten zu tragen haben, die aufgrund der Sondernutzung entstehen. Anderslautende Formulierungen führen für die Werke zu ungerechtfertigten, höheren Kosten, die letztendlich dem jeweiligen Gebührenzahler überwältzt werden müssen. Der Kanton versucht damit - ohne entsprechende Gegenleistung - Kosten zu sparen. Sowohl der Kanton als auch die Werke haben einen Versorgungsauftrag zu erfüllen. Sie sind gegenüber dem Steuer- und Gebührenzahler verpflichtet, mit ihren Mitteln vernünftig umzugehen. Dementsprechend drängen sich für bis anhin auf operativer Ebene gut funktionierende Bereiche keine neuen künstlichen Regelungen und Abgaben auf. Entsprechend diesen Ausführungen sollen die Artikel 39 und 40 neu wie folgt formuliert werden (inhaltlich entspricht diese Formulierung einem Strassengesetz eines anderen Schweizer Kantons):

Gesteigerter Gemeingebrauch

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Abwasser Uri

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Neu gehören zur Sondernutzung auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt.

Gemeinde Seedorf

Zur Sondernutzung zählen heute beispielsweise Strassencafés. Neu gehören auch Werkleitungen (Wasser und Strom, etc.) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt. Die Regelung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt 2 zu diesem Arbeitspapier.

Gemeindewerke Erstfeld

Umformulierung:

¹ Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benützung einer öffentlichen Strasse ist bewilligungspflichtig.

² Eine Bewilligung ist insbesondere nötig für:

- a) Veranstaltungen, Umzüge oder andere Anlässe
- b) vorübergehendes Aufstellen von Verkaufs- und Informationsständen
- c) vorübergehende Lagerplätze sowie Bauinstallationen
- d) Strassencafés
- e) Werkleitungen und Kabel

³ Die Bewilligung wird erteilt, wenn nicht überwiegende öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Sie kann befristet und mit Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

⁴ Die Bewilligung kann entschädigungslos entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn sich die Verhältnisse wesentlich geändert haben oder wenn Vorschriften, Auflagen oder Bedingungen nicht eingehalten werden.

Artikel 40

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Die entworfene Bestimmung ist praxisfremd. Sie berücksichtigt nicht, dass sowohl Wasserversorgungen wie Abwasser Uri bisher von einem faktischen Anspruch auf eine Sondernutzungskonzession profitieren konnten. Dasselbe gilt für die Elektrizitätswerke.

Einwohnergemeinde Realp

Bei den Werkleitungen wie Wasser, Abwasser, Strom usw. ist auf eine Konzessionserteilung zu verzichten. Diese Nutzung ist weiterhin mit Dienstbarkeitsvereinbarungen zu regeln.

Gemeinde Seelisberg

Hier schlägt die Gemeinde Seelisberg vor die Absätze 1 und 5 anzupassen

¹ Sondernutzung ist eine intensive, auf die Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel 39 Absatz 2 Buchstaben e).

⁵ Berechtigte erstellen und Unterhalten die konzessionierte Baute oder Anlage auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

Urner Gemeindeverband

¹ Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe e).

² Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzessionierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

³ Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

⁴ Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

⁵ Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

⁶ Der Berechtigte trägt alle Mehrkosten, die wegen seiner Bauten und Anlagen entstehen. Er hat die bewilligten und konzessionierten Bauten auf seine Kosten zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Strassenbaus oder -unterhalts als notwendig erweist.

Einwohnergemeinde Wassen

Die entworfene Bestimmung ist praxisfremd. Sie berücksichtigt nicht, dass sowohl Wasserversorgungen wie Abwasser Uri bisher von einem faktischen Anspruch auf eine Sondernutzungskonzession profitieren konnten. Dasselbe gilt für die Elektrizitätswerke.

Einwohnergemeinde Flüelen

Die entworfene Bestimmung ist praxisfremd. Sie berücksichtigt nicht, dass sowohl Wasserversorgungen und Abwasser Uri bisher von einem faktischen Anspruch auf eine Sondernutzungskonzession profitieren konnten. Dasselbe gilt für die Elektrizitätswerke.

Zudem hat es der Gemeinderat abgelehnt, Privaten eine hoheitliche Stellung einzuräumen (siehe Bemerkungen zu Art. 21). Folglich fällt es faktisch aus, dass der Private eine Konzession erteilen kann.

Gemeinde Altdorf

Artikel 40 regelt unter anderem das Verhältnis zwischen dem Strassen- und dem Werkleitungseigentümer. Der Revisionsentwurf sieht vor, dass Werkleitungen „Sondernutzungen“ sind, für die eine Konzession einzuholen ist. Bei der Art der Sondernutzung wird nicht differenziert. Das heisst, der Bau von Lichtschächten, Fundamenten, Schaukästen usw. in, unter oder auf der Strasse wird mit dem öffentlichen Ver- und Entsorgungsauftrag (Trinkwasser, Abwasser, Strom etc.) gleichgesetzt. Diese Gleichstellung ist nicht sachgerecht. Zudem lässt sich die Erteilung einer „Konzession“ für Werkleitungen nur schwer mit Artikel 691 Absatz 1 ZGB vereinbaren. Artikel 691 ZGB regelt das Durchleitungsrecht, eine „Konzession“ ist nicht vorgesehen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb, die Werkleitungen in Artikel 41 separat zu behandeln und Artikel 40, Absatz 5 wie folgt zu ändern:

5) Die Berechtigten tragen alle Mehrkosten, die wegen den Bauten oder Anlagen entstehen. Sie haben die bewilligten und konzessionierten Bauten auf eigene Kosten zu erstellen, zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Strassenbaus oder -unterhalts als notwendig erweist.

Gemeinde Isenthal

¹ Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel, 39 Absatz 2, Buchstabe e).

² Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzessionierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

³ Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

⁴ Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

⁵ Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

Gemeinde Schattdorf

Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel 39, Absatz 2 Buchstabe e).

Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzessierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

EWA

Das EWA lehnt die Befristung einer Konzession auf eine bestimmte Zeitdauer ab. Es ist nicht denkbar, dass eine in einer (Kantons-)Strasse verlegte elektrische Leitung wegen dem Ablauf der zeitlichen Dauer der Konzession aus der Kantonsstrasse entfernt werden müsste. Dazu würde das öffentliche Interesse fehlen. Vielmehr liegt es im öffentlichen Interesse (sowohl für Kanton als auch für die Verteilnetzbetreiber) den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechend die Befristung auf Bestehen des entsprechenden Strassenabschnitts zu definieren.

Die Berechtigten sollen nur die Mehrkosten tragen, die durch die Sondernutzung entstehen. Entschliesst sich beispielsweise der Strasseneigentümer, die Kofferung und den Belag einer Kantonsstrasse zu erneuern, so hat der Berechtigte zwar die allfälligen Kosten für die Verlegung/Erweiterung/Erneuerung der konzessionierten Bauten und Anlagen zu tragen, nicht aber die Kosten der darüber liegenden Kofferung und des Belages, da in diesem Fall nicht die konzessionierten Bauten und Anlagen der Auslöser für die Erneuerung der Kofferung und des Belags waren.

Abwasser Uri

Die Regelung in Artikel 40, Absatz 5 wonach der Konzessionär „alle Kosten, die wegen der Sondernutzung entstehen“ zu tragen hat, widerspricht allen gängigen Regelungen und ist nicht sachgerecht. Korrekt wäre, dass der Konzessionär bzw. die Werke sämtliche Mehrkosten zu tragen haben, die aufgrund der Sondernutzung entstehen. Anderslautende Formulierungen führen für die Werke zu ungerechtfertigten, höheren Kosten, die letztendlich dem jeweiligen Gebührenzahler überwältzt werden müssen. Es entsteht der Eindruck, der Kanton versuche damit - ohne entsprechende Gegenleistung - Kosten zu sparen. Sowohl der Kanton als auch die Werke haben einen Versorgungsauftrag im öffentlichen Interesse zu erfüllen. Sie sind gegenüber dem Steuer- und Gebührenzahler verpflichtet, mit ihren Mitteln vernünftig umzugehen. Dementsprechend drängen sich für bis anhin auf operativer Ebene gut funktionierende Bereiche keine neuen „künstlichen“ Regelungen und Grundlagen für neue Abgaben auf.

Sollte die Baudirektion an ihrer Formulierung im Grundsatz festhalten, so sind jedoch mindestens Artikel 40, Absatz 5 gemäss ihres Vorschlags in Beilage 1 zu übernehmen und die Grundzüge der Gebührenpflicht zu regeln.

Formulierungsvorschlag:

¹ Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel 39, Absatz 2 Buchstabe e).

² Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzessierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

³ Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

⁴ Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

⁵ Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

FDP

Konzessionen erlauben es einem Privaten in erster Linie eine öffentliche Sache ausschliesslich für sich zu nutzen. Zum Beispiel erlaubt die Konzession für den Betrieb eines Wasserkraftwerks, dem Konzessionsnehmer, das Wasser eines Bachs für die Stromerzeugung zu nutzen. Ähnlich ist es mit einer Konzession für den Abbau von Gesteinen auf öffentlichem Grund.

Für das Recht unter einer Strasse Leitungen zu bauen oder zum Beispiel einen Bau über einer Strasse zu errichten, ist das Institut der Konzession nicht geeignet. Hierfür gibt es die im Zivilgesetzbuch vorgesehenen und stipulierten Dienstbarkeiten, die mitsamt einem Plan im Grundbuch eingetragen werden können und so einen klar definierten öffentlichen Charakter haben.

Dass nun hier im Gesetz zum nicht genauer definierten Instrument der Konzession gegriffen wird und Bauwerke auf, über und unter der Strasse nicht mit Dienstbarkeiten (Baurechten etc.) geregelt werden sollen, ist wohl darauf zurückzuführen, dass seit dem 1. Januar 2012 sämtliche Dienstbarkeitsverträge von einem Notar öffentlich beurkundet werden müssen, bevor sie ins Grundbuch eingetragen werden können. Das verteuert und verkompliziert natürlich die Eintragung von Dienstbarkeiten. Es kann aber nicht sein, dass nur aus Kostengründen auf die Begründung von Dienstbarkeiten verzichtet wird, wenn das genau für solche Fälle das übliche, genau geregelte und vom Gesetzgeber gewollte Verfahren ist.

Zudem handelt es sich um einen Systemwechsel, da bis anhin Bauten auf, über und unter Strassen mit Dienstbarkeiten geregelt wurden, die im Übrigen auch befristet werden können. Der Artikel 40 ist dahingehend abzuändern, dass anstatt mit Konzessionen für die Erteilung von Baurechten mit Dienstbarkeiten gearbeitet wird.

TCS Sektion Uri

Für die Sondernutzung sieht der Gesetzesentwurf vor, dass um eine Konzession nachgesucht werden muss. Dies erscheint nicht sachgerecht. Das Bundesrecht löst diese Angelegenheit im ZGB mit Grunddienstbarkeiten. Auch im Kanton Uri sind in diversen kantonalen Gesetzen Grund- und Personaldienstbarkeiten vorgesehen. Die TCS Sektion Uri hat im Kanton Uri den Vorteil, dass der Kanton vollständig vermessen ist. Die Einräumung von Dienstbarkeiten erscheint einfacher, effizienter und klarer, als ein neu aufzubauendes System mit Konzessionen.

CVP Uri

Im Vorschlag der Baudirektion gehören neu auch Werkleitungen (wie Abwasser, Wasser und Strom) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons und die finanziellen Auswirkungen v. a. hinsichtlich Kostentragungen der Werke sind zu wenig klar geregelt.

SP Uri

Bei den Sondernutzungen erscheint es dringlich, dass hier die Interessen der Verkehrssicherheit herausgestrichen werden. Das Interesse der Allgemeinheit an Verkehrssicherheit wiegt schwerer als das private Interesse an einer Sondernutzung. Die SP Uri schlägt deshalb die nachfolgende Formulierung von Absatz 2 vor:

Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegende öffentliche oder private Interessen bzw. keine Interessen der Verkehrssicherheit entgegenstehen.

Einwohnergemeinde Gurnellen

Neu gehören zur Sondernutzung auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt.

Gemeinde Seedorf

Zur Sondernutzung zählen heute beispielsweise Strassencafés. Neu gehören auch Werkleitungen (Wasser und Strom etc.) zu den Sondernutzungen. Die Erwartungen des Kantons an die Werke und die Kostentragung sind im vorliegenden Entwurf zu wenig klar geregelt. Die Regelung muss anders erfolgen, und zwar gemäss Beiblatt 2 zu diesem Arbeitspapier.

Gemeindewerke Erstfeld

Umformulierung

¹ Sondernutzung ist eine intensive, auf Dauer angelegte Nutzung der öffentlichen Strasse. Sie bedarf einer Konzession für ständige Bauten und Anlagen auf, über, unter und in der Strasse mit Ausnahme der Fälle von Artikel 39, Absatz 2 Buchstabe e).

² Die Konzession kann erteilt werden, wenn keine überwiegenden öffentliche oder private Interessen entgegenstehen. Steht die öffentliche Strasse nicht im Eigentum des konzedierenden Gemeinwesens, ist die Zustimmung des Eigentümers oder der Eigentümerin notwendig.

³ Niemand hat einen Rechtsanspruch auf eine Sondernutzungskonzession.

⁴ Die Konzession ist zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen. Sie kann vor Ablauf der Zeit nur aus den in ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden.

⁵ Berechtigte erstellen und unterhalten die konzessionierten Bauten oder Anlagen auf eigene Kosten. Sie haben sie insbesondere auf eigene Kosten zu unterhalten, bei Änderungen der Strasse den neuen Verhältnissen anzupassen und die Mehrkosten von Bau oder Unterhalt der Strasse zu tragen.

Artikel 41

Gemeinde Altdorf

¹ Die Beanspruchung öffentlicher Strassen durch Werkleitungen der Ver- und Entsorgung bedarf einer Bewilligung.

² Werkleitungen sind möglichst ausserhalb der Fahrbahn zu verlegen und so zu erstellen und zu unterhalten, dass sie den Verkehr nicht gefährden.

³ Erfordern Bauarbeiten an der Strasse eine Anpassung oder Verlegung der Werkleitungen, ist die Werkleitungseigentümerin oder der Werkleitungseigentümer verpflichtet, die Leitungen auf eigene Kosten anzupassen oder zu verlegen.

⁴ Verursacht die Rücksichtnahme auf Leitungen Mehrkosten beim Bau oder Unterhalt von Strassen, trägt die Werkleitungseigentümerin oder der Werkleitungseigentümer diese Mehrkosten.

⁵ Für bestehende Leitungen gilt Absatz 3 und Absatz 4 sinngemäss.

EWU

Das EWU ist vorliegend mit Artikel 41 (bestehende Leitungen) tangiert. Das EWU hat von der Vorlage Kenntnis genommen.

EWA

Für diesen Fall gelten die Ausführungen zu Artikel 40, Absatz 4 sinngemäss.

Gemeindewerke Erstfeld

Für bestehende Leitungen gilt Artikel 40 (neu), Absatz 5 (neu) sinngemäss. Geltende abweichende Vereinbarungen sind vorbehalten.

Artikel 42

Einwohnergemeinde Realp

Der Absatz 3 ist ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Seelisberg

Dieser Absatz 3 kann aus ihrer Sicht ersatzlos gestrichen werden.

Urner Gemeindeverband

Absatz 3 ist ersatzlos zu streichen.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Änderung ist vorzunehmen:

~~³ Der Regierungsrat kann die Befugnis, für Kantonsstrassen und -plätze derartige Gebühren zu erheben, der betreffenden Gemeinde abtreten.~~

Gemeinde Attinghausen

Absatz 3 ist ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Altdorf

Gemäss Absatz 3 kann der Regierungsrat die Befugnis, für Kantonsstrassen und -plätze Gebühren für das Dauerparkieren zu erheben, der betreffenden Gemeinde abtreten. Die Befugnis zur Gebührenerhebung soll grundsätzlich beim Hoheitsträger sein. Wenn aber, die Befugnis dazu abgetreten werden soll, kann dies nur „nach Rücksprache und mit Zustimmung“ der betreffenden Gemeinde erfolgen. Entsprechend ist Absatz 3 von Artikel 42 zu ergänzen.

Gemeinde Isenthal

Ist ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 3 ist ersatzlos zu streichen

FDP

Es ist nicht einzusehen, weshalb Fahrräder- und Motorfahräder von dieser Bestimmung ausgeschlossen sein sollten. Schliesslich belegen Fahrräder und Motorfahräder durch andauerndes Abstellen öffentlichen Grund und sollen daher ebenfalls zu einer Abgabe verpflichtet werden können.

Einwohnergemeinde Bürglen

Eine Rückfrage beim Urner Gemeindeverband hat ergeben, dass dieser aufgrund einer missverständlichen Auslegung den Gemeinden in einem Arbeitspapier beantragt, diesen Absatz 3 ersatzlos zu streichen. Dies führt dazu, dass einige Gemeinden in ihrer Stellungnahme die Streichung beantragen. Die Einwohnergemeinde Bürglen beantragt aber unbedingt, diesen Artikel beizubehalten. Die Gemeinde Bürglen hat heute bereits die Befugnisse des Regierungsrats, auf Kantonsstrassen und -plätzen Dauerparkiergebühren zu erheben. Würde der Absatz gestrichen, würde der Gemeinde Bürglen die Rechtsgrundlage entzogen. Deshalb ist dieser Absatz 3 dringend notwendig.

Artikel 43

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzungen sind vorzunehmen:

Im Einzelfall kann auf die Erhebung einer Gebühr verzichtet werden, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Beanspruchung des öffentlichen Grunds besteht.

Abwasser Uri

Der Verweis in Artikel 43, wonach die kantonale Gebührenverordnung zum Tragen kommt, ist nicht haltbar. Gemäss Artikel 7 des kantonalen Gebührenreglements wäre die zuständige Behörde legitimiert, von Fall zu Fall Gebühren festzulegen.

Formulierungsvorschlag:

¹ Für den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung kann die Bewilligungs- oder Konzessionsbehörde vom Berechtigten Gebühren erheben.

² Für die Bemessung der Gebühr ist insbesondere auf folgende Kriterien abzustellen:

- a) Nutzungsintensität,
- b) Nutzungsdauer,
- c) wirtschaftlicher Vorteil für den Berechtigten.

³ Für die dauernde Beanspruchung von Kantonsstrassen ist eine einmalige Gebühr zu bezahlen, die sich nach dem Ausmass der beanspruchten Fläche richtet. Massgebend für die Berechnung ist der Quadratmeterpreis des Verkehrswerts des an die Kantonsstrasse anstossenden Grundstücks (Bezugswert). Die Benützungsg Gebühr beträgt maximal 25 Prozent des Bezugswerts.

⁴ Die Höhe der Gebühren für die vorübergehende Beanspruchung von Kantonsstrassen wird vom Regierungsrat aufgrund der in Absatz 2 genannten Kriterien in einer Verordnung festgelegt.

⁵ Die Höhe der Gebühren und die Art der Erhebung bei den übrigen öffentlichen Strassen werden von den Gemeinden in einem Reglement geregelt.

⁶ Für Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs sowie für Leitungen, die der Ver- oder Entsorgung mit Wasser bzw. Abwasser dienen, werden keine Gebühren erhoben.

TCS Sektion Uri

Der Gesetzesentwurf sieht vor (Art. 43 StrG), dass für den gesteigerten Gemeingebrauch und für eine allfällige Sondernutzung eine Gebühr nach kantonaler Gebührenverordnung fällig wird. Die kantonale Gebührenverordnung sieht aber lediglich vor, dass die Behörde von Fall zu Fall entscheidet. Das genügt aus dessen Sicht nicht. Die Gebührenhöhe oder zumindest die Bestimmbarkeit der Gebühr müsste in einem Rechtssatz erlassen sein.

Gemeindewerke Erstfeld

Neuformulierung:

¹ Für den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung kann die Bewilligungs- oder Konzessionsbehörde vom Berechtigten Gebühren erheben.

² Für die Bemessung der Gebühr ist insbesondere auf folgende Kriterien abzustellen:

- a) Nutzungsintensität,
- b) Nutzungsdauer,
- c) wirtschaftlicher Vorteil für den Berechtigten.

³ Für die dauernde Beanspruchung von Kantonsstrassen ist eine einmalige Gebühr zu bezahlen, die sich nach dem Ausmass der beanspruchten Fläche richtet. Massgebend für die Berechnung ist der Quadratmeterpreis des Verkehrswerts des an die Kantonsstrasse anstossenden Grundstücks (Bezugswert). Die Benützungsg Gebühr beträgt maximal 25 Prozent des Bezugswerts.

⁴ Die Höhe der Gebühren für die vorübergehende Beanspruchung von Kantonsstrassen wird vom Regierungsrat aufgrund der in Absatz 2 genannten Kriterien in einer Verordnung festgelegt.

⁵ Die Höhe der Gebühren und die Art der Erhebung bei den übrigen öffentlichen Strassen werden von den Gemeinden in einem Reglement geregelt.

⁶ Für Bauten und Anlagen des öffentlichen Verkehrs sowie für Leitungen, die der Ver- oder Entsorgung mit Wasser bzw. Abwasser dienen, werden keine Gebühren erhoben.

Artikel 45

Korporation Uri

Die Duldungspflicht gegen entsprechende Entschädigung ist für die in Absatz 1 der Bestimmung aufgezählten Fälle nachvollziehbar. Auch wenn die Korporation Uri Verständnis dafür hat, dass diese Aufzählung nicht abschliessend sein kann, müssten sich andere mögliche Beeinträchtigungen zwingend an der Schwere bzw. am Intensitätsgrad der a.a.O. explizit aufgezählten Fälle orientieren oder m.a.W. kann nicht jede Bagatelle unter Absatz 1 subsumiert werden.

Absatz 2 der Bestimmung fordert einen „merklichen“ Schaden, um eine Entschädigungspflicht des verursachenden Gemeinwesens auszulösen. Was „merklich“ sein soll bzw. sein wird, lassen sowohl Gesetz als auch der Vernehmlassungsbericht offen. Im Gegensatz zur Höhe der Entschädigung, wo im Falle der Nichteinigung die kantonale Schätzungskommission zur Durchführung des Schätzungsverfahrens angerufen werden kann, bleibt die Beurteilung der Frage, ob ein Schaden „merklich“ ist oder nicht, offenbar den ordentlichen Gerichten überlassen, was unter prozessökonomischen Aspekten wenig sinnvoll ist.

Der Rat ersucht um Präzisierung des Gesetzeswortlauts von Artikel 45 und Ergänzung des dazu gehörigen Berichts im Sinne der Ausführungen.

Artikel 46

Einwohnergemeinde Realp

Hier sollte eine zusätzliche Bestimmung aufgenommen werden wie etwa: Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, verkehrsbehindernde Beeinträchtigungen auf Kosten der Grundeigentümer zu entfernen.

Gemeinde Seelisberg

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und gegenüber säumigen Grundstücksbesitzern ein griffiges Instrument in den Händen zu haben, braucht es einen zusätzlichen Absatz der folgender Massen aussehen könnte.

Reagieren angemahnte Grundstückeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.

Urner Gemeindeverband

Hier empfiehlt sich anschliessend an Absatz 1 die Aufnahme eines weiteren Absatzes, und zwar mit folgendem Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

¹ Die Sicherheit von öffentlichen Strassen darf nicht beeinträchtigt werden. Unzulässig sind insbesondere Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen, durch Pflanzen und

Einfriedungen sowie durch Aus- und Einfahrten. Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.

Gemeinde Attinghausen

Hier empfiehlt sich die Aufnahme eines weiteren Absatzes: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Gemeinde Altdorf

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, respektive die Durchsetzung der Massnahmen für die Erhaltung der Sicherheit, verursachen in der Praxis regelmässig Friktionen. Diese Gegebenheit ist im Revisionsentwurf entsprechend zu berücksichtigen.

Der Gemeinderat beantragt Artikel 46 mit folgendem Absatz zu ergänzen:

³ Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, kann das zuständige Gemeinwesen verlangen, dass namentlich Bauten, Anlagen, Pflanzen und sonstige Hindernisse, die Strassenabstand, dem Lichtraumprofil, Sichtzonen oder dem Verbot der Beeinträchtigung widersprechen, innert angemessener Frist beseitigt oder angepasst werden.

Gemeinde Isenthal

Hier empfiehlt sich anschliessend an Absatz 1 die Aufnahme eines weiteren Absatzes, und zwar mit folgendem Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Gemeinde Schattdorf

Hier empfiehlt sich anschliessend an Absatz 1 die Aufnahme eines weiteren Absatzes, und zwar mit folgendem Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

CVP Uri

Die CVP Uri schlägt zusätzlich folgenden Artikel vor: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Einwohnergemeinde Bürglen

Hier empfiehlt sich anschliessend an Absatz 1 die Aufnahme eines weiteren Absatzes, und zwar mit folgendem Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Einwohnergemeinde Gurtnellen

Absatz 1 des Artikels soll mit einem weiteren Absatz ergänzt werden. Vorschlag für den Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Gemeinde Seedorf

Hier empfiehlt sich anschliessend an Absatz 1 die Aufnahme eines weiteren Absatzes, und zwar mit folgendem Wortlaut: „Reagieren angemahnte Grundeigentümer nicht, ist die zuständige Behörde befugt, die unzulässige, verkehrssicherheitliche Beeinträchtigung ohne weitere Ankündigung auf Kosten der Grundeigentümer beseitigen zu lassen.“

Artikel 47

Gemeinde Seelisberg

Im Absatz 1 wird definiert wer die Kosten für den Bau, Unterhalt und Betrieb zu tragen hat. Es ist befremdend, dass sich der Kanton nicht auch Gedanken darüber macht mit welchen Mitteln die Gemeinden in Zukunft die zwangsläufig steigenden Kosten im Bereich Strassenunterhalt ecken sollen. Dieser Umstand wiegt umso schwerer da verschiedene Kantonsstrassen kürzlich den Gemeinden zugeschoben wurden. Die Gemeinde Seelisberg nimmt an, dass der Kanton für diese abgetretenen Strassenabschnitte nach wie vor vom Bund Gelder bezieht.

Durch das Abtreten von Werken und Anlagen an die Gemeinden konnte der Kanton massive Einsparungen verbuchen. Gleichzeitig wurden durch diese Verschiebungen bei den Gemeinden ebenso massive Mehrkosten generiert. Nach Ihrer Ansicht ist es nicht sehr vertrauensfördernd, wenn eine Körperschaft für abgetretene Anlagen noch Gelder bezieht und diese Mittel in die eigene Tasche steckt.

Die Gemeinde Seelisberg fordert, dass dieses Gesetz diese Ungerechtigkeiten ausräumt, denn in diversen Gemeinden schlummert hier eine Zeitbombe. Es ist ihre Pflicht als Behörde den Kanton als Gesetzgeber auf diesen Umstand hinzuweisen.

Es muss eine Lösung gefunden werden, welche die unterschiedlichen Strassenlasten unter den Gemeinden ausgleicht. Darin muss die Strassenlänge pro Einwohner in den Gemeinden ein zentraler Faktor darstellen.

Für dieses gerechtfertigte Anliegen braucht es nach ihrer Auffassung einen zusätzlichen Artikel im 8. Kapitel: Finanzielle Bestimmungen.

Urner Gemeindeverband

Absatz 1: Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Einwohnergemeinde Silenen

Folgende Ergänzung ist vorzunehmen:

Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder bleiben beim Kanton, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz vollständig aus den Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache soll mit dem neuen Gesetz angepasst werden. Angemessen wäre eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die zu den Gegebenheiten im Kanton Uri passt.

Einwohnergemeinde Flüelen

Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund. Diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil den Gemeinden abgeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre eine Regelung analog Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Gemeinde Attinghausen

Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund, diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder an die Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache muss mit dem neuen Gesetz behoben werden. Die Gelder, welche vom Bund über verschiedene Einnahmen und Steuern an den Kanton fließen sind auch an die Gemeinden zu verteilen. Die Gelder müssen aber in jedem Fall zweckgebunden in die Strassen investiert werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetztes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Gemeinde Isenthal

Absatz 1: Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des

Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Gemeinde Schattdorf

Absatz 1: Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Einwohnergemeinde Sisikon

Der Gemeinderat hat insbesondere festgestellt, dass der Regierungsrat künftig auch über Gemeindestrassen entscheiden darf/kann (z. B. Art. 294 , Art. 474). Die Gemeindeautonomie ist zu erwahren.

Einwohnergemeinde Bürglen

Absatz 1: Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes eine Regelung vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Einwohnergemeinde Gurtnellen

Der Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund. Diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden.

Gemeinde Seedorf

Absatz 1: Kanton bezieht unter verschiedenen Titeln Gelder vom Bund; diese Gelder behält er für sich, während andere Kantone einen Teil dieser Gelder den Gemeinden weitergeben. Die Urner Gemeinden müssen ihr Strassennetz somit vollständig aus allgemeinen Steuermitteln finanzieren. Diese Tatsache kann und soll mit dem neuen Gesetz behoben werden. Angemessen wäre zum Beispiel eine Regelung analog zum Artikel 34 der Strassenverordnung des Kantons Bern oder analog zum Artikel 83 des Strassengesetzes des Kantons Luzern. Die Regierung soll im Rahmen des Gesetzes - unter Berücksichtigung des Geldflusses vom Bund - eine Regelung mit einem Beteiligungsschlüssel vorlegen, die optimal zu den Gegebenheiten in Uri passt.

Artikel 49

ACS

Hingegen wünscht er sich in jenen Artikeln, die sich mit dem baulichen und betrieblichen Unterhalt von Kantonsstrassen beschäftigen, mehr Klarheit über die Finanzierung der damit verbundenen Ausgaben. Insbesondere erachtet er es als verpasste Chance, die gemäss Kommentar zum Artikel 49 diskutierte Idee eines Strassenfonds nicht weiter zu verfolgen.

Denn wenn die für die Kantone vorgesehenen zweckgebundenen Einnahmen des Bundes in die allgemeine Staatskasse des Kantons fliessen, dann besteht die grosse Gefahr, dass diese Gelder nicht ausschliesslich für den Bau und Unterhalt des kantonalen Strassennetzes verwendet werden. Bei einer Fondslösung könnten diese Gelder während mehrerer Jahre geöffnet werden, um sie z.B. für grössere kantonale Strassenbauprojekte einzusetzen, deren Finanzierungsbedarf das ordentliche Jahresbudget deutlich überschreiten würde.

SP Uri

Die SP Uri erachtet es als nicht opportun, wenn der Regierungsrat ein Strassenunterhaltsprogramm selbst aufstellen und dann noch dessen Finanzierung in eigener Regie regeln kann. Da werden dem Regierungsrat zu viele Kompetenzen im Bereich Strassenunterhalt abgetreten. Die SP Uri ist der Ansicht, dass der Artikel 49 zu streichen ist. In diesem Fall richten sich die Finanzkompetenzen nach der Finanzhaushaltsverordnung. Alternativ wäre im Artikel 49 festzuhalten, dass der Landrat die mit dem Programm für den baulichen Unterhalt verbundenen Aufgaben genehmigt.

Artikel 50

Gemeinderäte Spiringen und Unterschächen

Artikel 50 Absatz 2 macht keinen Sinn, wenn damit eine direkte Aufsicht des Kantons auch über die Gemeindestrassen verbunden ist. Die direkte Aufsicht soll der zuständigen Gemeindebehörde, richtigerweise wohl dem Gemeinderat, zukommen.

Einwohnergemeinde Wassen

Artikel 50 Absatz 2 macht keinen Sinn, wenn damit eine direkte Aufsicht des Kantons auch über die Gemeindestrassen verbunden ist. Die direkte Aufsicht soll der zuständigen Gemeindebehörde, richtigerweise wohl dem Gemeinderat, zukommen.

Einwohnergemeinde Flüelen

Absatz 2 definiert, dass die Direktion die Aufsicht über die öffentlichen Strassen, somit auch über die Gemeindestrassen, inne hält. Das macht keinen Sinn. Dem Gemeinderat muss die Aufsicht über gemeindliche Strassen zustehen.

Artikel 51

Gemeinde Altdorf

Eine einträchtige Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Gemeinden ist Voraussetzung, dass ein neues Strassengesetz bestmöglich umgesetzt werden kann.

Der Gemeinderat beantragt, den Titel des Artikels 51 mit dem Begriff „Gemeinden“ zu erweitern und mit folgendem Absatz zu ergänzen:

⁴ Der Kanton arbeitet bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb der Kantonsstrassen mit den betroffenen Gemeinden partnerschaftlich zusammen.

Grüne Uri

Die Grüne Uri schlägt vor, Absatz 1 zu verdeutlichen: „... kann im Strassenbereich entgeltliche Aufträge ...“

Die Regelung der Finanzkompetenzen in Absatz 3 gehört eher ins Kapitel 8.

VCS Uri

Der VCS schlägt vor, Absatz 1 zu verdeutlichen: „...kann im Strassenbereich entgeltliche Aufträge“

Die Regelung der Finanzkompetenzen in Absatz 3 gehört eher ins Kapitel 8.

Artikel 53

Einwohnergemeinde Flüelen

Der Regierungsrat hat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Dies ist unbefriedigend, da diese Ausführungsbestimmungen heute noch völlig unbekannt sind, jedoch die Gemeinden in sehr hohem Masse treffen (Standard bei Bushaltestellen, Beleuchtungen, Pflanzungen etc.). Die Gemeinden sind dabei einzubeziehen. Zudem ist zu prüfen, ob solche Standards nicht bereits im Gesetz oder auf Verordnungsstufe zu regeln sind.

Einwohnergemeinde Seedorf

Nach Annahme des Gesetzes wird der Regierungsrat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen erlassen (Art. 53). Das ist zwar üblich, aber insofern unbefriedigend, als die Ausführungsbestimmungen zurzeit noch nicht bekannt sind aber die Gemeinden dieses Mal in sehr hohem Masse treffen. Hier ist ein enger Einbezug der Gemeinden zwingend erforderlich.

Artikel 54

FDP

Artikel 54 Absatz 2 des Entwurfs verstösst gegen Bundesrecht. Im Strafgesetzbuch ist grundsätzlich nur die Bestrafung von natürlichen Personen möglich. Ausnahmsweise können bei Verbrechen oder Vergehen Unternehmen bestraft werden. Das gilt aber ganz klar nicht bei Übertretungen (vgl. Art. 102 und 105 StGB). Da es sich bei den in Artikel 54 genannten Strafbestimmungen samt und sonders nur um Übertretungen handelt, ist es nicht möglich, hierfür Unternehmungen haftbar zu machen. Aus diesem Grund ist der Absatz 2 von Artikel 54 ersatzlos zu streichen.

Artikel 56

Gemeinde Seelisberg

c) Wie bei der Bemerkung zu Artikel 14 beschrieben, soll der Landrat die Kompetenz für die Klassierung der Kantonsstrassen behalten. Darum ist im Artikel 56 der Buchstaben c) ersatzlos zu streichen.

Urner Gemeindeverband

c) ist ersatzlos zu streichen.

Einwohnergemeinde Silenen

Es werden aufgehoben:

- a) das Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 2. Mai 1971
- b) die Vollziehungsverordnung zum Strassenbaugesetz des Kantons Uri vom 12. April 1972
- c) der Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klasseneinteilung der Strassen

Folgende Änderung ist vorzunehmen:

- c) der Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klasseneinteilung der Strassen

Neuer Artikel Planungszone

- 1 Zur Sicherstellung des Strassenbaus kann der Regierungsrat bei Kantonsstrassen, die Gemeinde bei den übrigen Strassen, für genau bezeichnete Gebiete eine Planungszone bestimmen. Diese wird mit ihrer öffentlichen Auflage wirksam.
- 2 Innerhalb des von der Planungszone erfassten Gebiets darf nichts unternommen werden, was den Planungszweck beeinträchtigen könnte.
- 3 Strassen- und Baulinienpläne sowie Strassenprojekte gelten ab dem Zeitpunkt ihrer öffentlichen Auflage als Planungszone.

Zusätzlich fehlen aus ihrer Sicht, in Ergänzung zu Artikel 92 des Planungs- und Baugesetzes, **Strassenpolizeiliche Bestimmungen**, namentlich:

- Mindestabstände zu Neubauten
- Mindestabstände zu Vorbauten (Balkone, Erker und dgl.)
- Mindestabstände zu unterirdischen Bauten und Anlagen
- Abstände von bestehenden Bauten
- Abstände von Pflanzen
- Abstände von Einfriedungen und Mauern sowie deren Ausnahmen
- Messweise der Abstände

Einwohnergemeinde Wassen

Artikel 56 Absatz c) ist ersatzlos zu streichen (vgl. Ausführungen zu Artikel 14)

Einwohnergemeinde Andermatt und Hospental

c) ist ersatzlos zu streichen

Gemeinde Attinghausen

Absatz c ist ersatzlos zu streichen

Gemeinde Altdorf

In Artikel 14 d) „Zuordnung“ beantragt der Gemeinderat, dass die Kompetenz zur Klasseneinteilung der Strassen weiterhin beim Landrat ist. Als Folge davon ist in Artikel 56 Buchstabe c) ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Isenthal

c) ist ersatzlos zu streichen

Gemeinde Schattdorf

c) ist ersatzlos zu streichen

CVP Uri

Artikel 56 lit. c) ist ersatzlos zu streichen (siehe Artikel 14).

Einwohnergemeinde Bürglen

c) ist ersatzlos zu streichen.

Gemeinde Seedorf

c) ist ersatzlos zu streichen.

Artikel 57

Einwohnergemeinde Realp

Absatz 3 sieht vor, dass die Einwohnergemeinden den Plan der Gemeindestrassen spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes dem Regierungsrat einzureichen haben. Diese Frist scheint etwas kurz geraten zu sein, demzufolge schlägt die Einwohnergemeinde Realp vor, dies auf fünf Jahre auszudehnen. Dies umso mehr, da hier absolut keine Dringlichkeit vorhanden ist.

Grüne Uri

Der Plan der Gemeindestrassen (Absatz 3) kann wohl erst erstellt werden, wenn der Regierungsrat die Ausführungsbestimmungen nach Artikel 53 erlassen hat. Die Grünen Uri empfiehlt deshalb, eine Frist in Abhängigkeit von der Inkraftsetzung der Ausführungsgesetzgebung statt des Gesetzes zu wählen.

VCS Uri

Der Plan der Gemeindestrassen (Absatz 3) kann erst erstellt werden, wenn der Regierungsrat die Ausführungsbestimmungen nach Artikel 53 erlassen hat. Der VCS Uri empfiehlt deshalb, eine Frist in Abhängigkeit von der Inkraftsetzung der Ausführungsgesetzgebung statt des Gesetzes zu wählen.

4. Grundsätzliche Änderungen auf Grund der Vernehmlassung

- Die Erstellung und der Unterhalt von Personenunterständen/Bushäuschen sind Sache des jeweiligen Strassenhoheitsträgers. (Art. 4)
- Die Korporationsstrassen werden als eigene Strassenkategorie belassen. (Art. 9)
- Die Bestimmung der Kantonsstrassen bleibt Aufgabe des Landrats. (Art. 14)
- Der Regierungsrat wird in ausgewiesenen Härtefällen zum Abschluss von Winterdienstvereinbarungen mit den Einwohnergemeinden verpflichtet. (Art. 22)
- Der Regierungsrat wird verpflichtet, ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen zu beschliessen. (Art. 27)
- Die Aufgaben im Zusammenhang mit Einmündungen und Kreuzungen werden angepasst. (Art. 28)
- Die unentgeltliche Abtretung von Grundeigentum soll in der Regel auch zwischen Einwohnergemeinde und Korporation stattfinden. (Art. 29)

5. Zeitplan/wichtige Termine

15. Januar 2013	Verabschiedung Antrag und Botschaft an den Landrat durch den Regierungsrat
28. Januar 2013	Behandlung in der landrätlichen Baukommission
20. Februar 2013	Beratung und Beschlussfassung im Landrat
18. März 2013	Verabschiedung Abstimmungsbotschaft im Regierungsrat
9. Juni 2013	Volksabstimmung
1. Januar 2014	Inkrafttreten des neuen Gesetzes