



# Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

24. September 2013

Nr. 2013-561 R-150-13 Motion Verena Walker, Wassen, zu Wintersichere Notstrasse  
Husen-Meiendörfli; Antwort des Regierungsrats

## 1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 116 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) haben Landrätin Verena Walker, Wassen, als Erstunterzeichnende, Landrat Paul Jans, Erstfeld, als Zweitunterzeichnender und Frieda Steffen, Andermatt, als Mitunterzeichnende am 26. Juni 2013 eine Motion "Wintersichere Notstrasse Husen-Meiendörfli" eingereicht. Darin ersuchen die Motionäre den Regierungsrat, die Realisierung der wintersicheren Notstrasse Husen-Meiendörfli, wie sie vom Volk an der Abstimmung vom 6. Dezember 1987 bewilligt wurde, in den nächsten zehn Jahren in Etappen zu vollziehen.

Sie begründen ihren Vorstoss insbesondere damit, dass das Urner Stimmvolk am 6. Dezember 1987 einem Rahmenkredit zum Strassenbauprogramm 1987 zugestimmt habe, worin die wintersichere Notstrasse zwischen den Weilern Husen und Meiendörfli enthalten war. Die Aussagen in der damaligen Abstimmungsbotschaft hätten nichts an Aktualität verloren. Die Realisierung einer wintersicheren Verbindung sei ein altes und das wichtigste Anliegen der Meientaler Bevölkerung. Die Sustenstrasse sei in einem durchschnittlichen Winter während 14 Tagen wegen Lawinengefahr gesperrt. Zudem müssten die Meientaler Schulkinder seit der Schliessung der Gesamtschule Meien im Jahr 2002 den gefährlichen Strassenabschnitt mehrmals täglich durchqueren. Es gehe letztlich um die Grundsatzfrage dezentrale Besiedlung - ja oder nein.

Mit Beschluss vom 9. Dezember 2009 habe der Regierungsrat den Bruttoverpflichtungskredit aus dem Strassenbauprogramm 1987 für die Notstrasse Husen-Meiendörfli aufgelöst. In einem vom Gemeinderat Wassen in Auftrag gegebenen Bericht vom 23. April 2013 sei Dr. Karl Hartmann demgegenüber zur Schlussfolgerung gelangt, dass die vom Regierungsrat damals abgegebene Begründung es nicht rechtfertigen vermag, den Kredit

gegenstandslos zu erklären und aufzulösen.

## **2. Antwort des Regierungsrats**

### **2.1 Rechtliches**

Die Ausführungen im Bericht von Dr. Hartmann sind für den Regierungsrat nicht nachvollziehbar, beziehungsweise lassen darauf schliessen, dass ihm der Sachverhalt nicht vollständig bekannt war. Er selbst weist darauf hin, "ob zusätzliche oder andere Gründe vorlägen, die das Vorgehen der Regierung stützen könnten, sei nicht bekannt, erscheine aber fraglich".

Dazu Folgendes:

An der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 wurde das Strassenbauprogramm 1987 mit einem Rahmenkredit von brutto 22,5 Millionen Franken für freie Ausgaben gutgeheissen. Daran wurde ein Anteil von 17,1 Millionen Franken Bundessubventionen erwartet. Die Botschaft an das Volk nannte diesen finanziellen Anteil.

Mit andern Worten ging das Volk bei seiner Entscheidung davon aus, dass der Bund das Vorhaben wintersichere Notstrasse zwischen den Weilern Husen und Meiendörfli mit namhaften Subventionen unterstützt. Die Subventionszusicherungen für die wintersichere Notstrasse gab der Bund jedoch nie rechtsverbindlich ab. Ohne den Finanzierungsanteil des Bundes durfte der Regierungsrat den Verpflichtungskredit nicht beanspruchen, auch wenn das Volk rechtlich Bruttokredite bewilligte. Denn es ist klar, dass der Hinweis auf namhafte Bundessubventionen wesentlich dazu beigetragen hat, einen positiven Abstimmungsentscheid zu erreichen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mussten und durften davon ausgehen, dass die Umsetzung des Strassenbauprogramms mit den darin aufgeführten Strassen die Staatsrechnung des Kantons Uri effektiv nur mit 5,4 Millionen Franken belastet. Eine höhere Belastung hätte im Lichte der damaligen Angaben in der Botschaft ohne Weiteres auch einen neuerlichen Volksentscheid mit entsprechender Aufstockung des Kredits verlangt.

Die Auflösung des Kredits durch den Regierungsrat erfolgte, nachdem am 1. Januar 2008 die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in Kraft trat. Die NFA brachte einen Systemwandel mit sich, insbesondere auch im Bereich der Bundessubventionen für Kantonsstrassen.<sup>1</sup> Nach Inkrafttreten der NFA

---

<sup>1</sup> Unter dem Regime der NFA erhalten die Kantone Globalbeiträge nach dem Modell der "gewichteten Hauptstrassenkilometer". Als Gewichtungsfaktoren werden die Verkehrsstärke einerseits sowie die Höhenlage

konnten die damals in Aussicht gestellten, objektsbezogenen und wesentlichen Subventionszusicherungen des Bunds gar nicht mehr so abgegeben werden. Mit dem geänderten Finanzierungsmodus wurden auch die Grundlagen für den zukünftigen Bau und Unterhalt der Strassen überholt.

## 2.2 Geschichtliches

Was den unterschweligen Vorwurf der Verschleppung durch den Kanton Uri betrifft, Folgendes:

Gegen Ende der 90er Jahre wurde das Vorhaben mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) erörtert. Das ASTRA stellte sich damals auf den Standpunkt, dass Massnahmen ausserhalb der bestehenden Strasse mit geringem Nutzen für alle Verkehrsarten seien. Für Notstrassen, Galerien oder Tunnels zur Verbesserung der Wintersicherheit auf der Sustenstrasse könne nicht mit Subventionen gerechnet werden. Dies mit dem Hinweis, dass der Sustenpass im Winter geschlossen ist und die geplanten Massnahmen nichts für die Sicherheit des überregionalen Verkehrs beitragen.

Das Strassenbauprogramm 1987 wurde zudem vor dem schweren Unwetter vom 28./29. August 1987 verabschiedet. Die Bewältigung dieses Unwetters und des Felssturzes bei Plattflüh auf die Sustenstrasse vom 29./30. März 1989 prägten bis Mitte der 90er Jahre die Aufgaben- und Ausgabenprioritäten des Kantons Uri. Sofortmassnahmen, Instandstellungsarbeiten und zwingende Schutzbauten aufgrund der Ereignisse waren notwendig. Die Bewältigung dieser Ereignisse beanspruchte enorme Ressourcen. Die Verbesserung der Wintersicherheit auf dem Strassenabschnitt zwischen Husen und Meien durch zwei "Nottunnels" rückte in den Hintergrund.

Da die Finanzlage des Kantons Uri zunehmend angespannter, die in Aussicht gestellten Subventionssätze des Bunds immer geringer wurden und sich auch die lokalen Rahmenbedingungen und Prioritäten veränderten, waren mehrere Vorhaben, darunter auch die Winternotstrasse Husen-Meien, des Strassenbauprogramms 1987 und des Strassenbauprogramms 1977 bis zum Inkrafttreten der NFA am 1. Januar 2008 noch nicht realisiert. Mit dem NFA wurde die Mitfinanzierung des Bunds für die kantonalen Strassennetze völlig neu geordnet und die objektbezogenen Subventionen entfielen ganz.

Nachdem die Notstrasse nicht gebaut wurde, war der Gemeinderat Wassen in den letzten Jahren bemüht, den Regierungsrat regelmässig nach dem Stand der Umsetzung zu fragen.

---

und der Bergstrassencharakter andererseits betrachtet.

Dabei musste der Gemeinderat zur Kenntnis nehmen, dass der Rahmenkredit zum Strassenbauprogramm 1987 vom Regierungsrat am 9. Dezember 2009 als gegenstandslos erklärt und aufgelöst worden war.

### **2.3 Sachliche Gründe gegen die Realisierung der Notstrasse**

Wenn es um die Sicherheit von Menschen geht, ist es eher fehl am Platz, über die ökonomischen Folgen zu diskutieren. Trotzdem ist es für die Regierung auch im zur Diskussion stehenden Projekt angezeigt, Kosten und Nutzen abzuwägen.

Die Winternotstrasse Husen-Meiendörfli war als Notstrasse gedacht. Für den Fall, dass die Kantonsstrasse wegen Lawinengefahr hätte gesperrt werden müssen, hätte die Möglichkeit bestanden, Meien über die einspurige, mit zwei Tunnels (300 m bzw. 500 m lang) wintersicher gebaute Notstrasse zu erreichen. 1987 rechnete man mit Kosten von 12 Millionen Franken. Unter Berücksichtigung der Teuerung müsste man heute mit Kosten von 18 bis 20 Millionen Franken rechnen. Für den baulichen Unterhalt der Notstrasse müsste ein jährlicher Aufwand von 200'000 Franken (1 Prozent der Investitionskosten - bescheiden gerechnet - bei einer Amortisationsdauer von 75 Jahren für alle Anlagenelemente) budgetiert werden.

Wie gross ist der Nutzen? Die Sicherheit wird nicht verbessert, sondern lediglich die Verfügbarkeit erhöht, weil anstelle von Strassensperrungen die Notstrasse in Betrieb genommen wird. In Meien wohnen heute 66 Personen. Ein Grossteil der Bevölkerung ist in der Landwirtschaft tätig. Meien hat acht landwirtschaftliche Betriebe. Ein direkt quantifizierbarer Nutzen sind die reduzierten Erwerbsausfälle der Arbeitnehmenden aus Meien, welche dank der Notstrasse ungehindert ihren Arbeitsplatz erreichen können. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) rechnet für einen Absenztage eines einzelnen Arbeitnehmenden je nach Unternehmensgrösse mit Kosten von 500 bis 1'000 Franken (Lohn, Umsatzeinbusse, Produktionsausfall). Bei theoretisch angenommenen zehn Pendlerinnen und Pendlern und dem Maximalansatz von 1'000 Franken ergibt dies im Ereignisfall einen theoretischen volkswirtschaftlichen Nutzen von 10'000 Franken pro zusätzlichem Tag Verfügbarkeit. Wenn die Kantonsstrasse bis anhin durchschnittlich 14 Tage pro Winter gesperrt war und das durch die Notstrasse auf null Tage reduziert würde, wäre der volkswirtschaftliche Nutzen mit 140'000 Franken pro Jahr zu beziffern. Abgesehen davon könnten die zehn Schülerinnen und Schüler immer nach Wassen zur Schule.

Schon die Unterhaltskosten übersteigen den volkswirtschaftlichen Nutzen. Unter Berücksichtigung von Erstellungs- und Betriebskosten ist die Wirtschaftlichkeit gemäss

EconoMe (dem Modell des Bundesamt für Umwelt [BAFU] zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit) nicht gegeben.

### **3. Empfehlung des Regierungsrats**

Gestützt auf die Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, die Motion als nicht erheblich zu erklären.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Motionstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Finanzdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

