



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

31. März 2015

Nr. 2015-188 R-150-13 Parlamentarische Empfehlung Ruedi Cathry, Schattdorf, zu Beschluss über Kredit Strassenbauprogramm 2015 bis 2020, Umsetzung West-Ost-Verbindung (WOV); Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 123 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) haben Landrat Ruedi Cathry, Schattdorf, als Erstunterzeichnender und die Landräte Erich Arnold, Bürglen, Matthias Steinegger, Flüelen, Bernhard Epp, Bürglen, Christian Arnold, Seedorf, Roland Poletti, Schattdorf, Daniela Planzer, Schattdorf, Flavio Gisler, Schattdorf, Toni Epp, Silenen, und Peter Tresch, Göschenen, als Zweitunterzeichnende am 17. Dezember 2014 die Parlamentarische Empfehlung zu Beschluss über den Kredit zum Strassenbauprogramm 2015 bis 2020, Umsetzung der West-Ost-Verbindung (WOV), eingereicht.

Die Unterzeichner empfehlen dem Regierungsrat, die Flankierenden Massnahmen (FlaMa), die zusammen mit der WOV in den Dörfern umgesetzt werden, transparent, übersichtlich und vollständig aufzuzeigen. Die Finanzierung sei zwingend in den Bericht und Antrag des Regierungsrats einzubinden. Mit der Empfehlung soll der Regierungsrat veranlasst werden, die WOV-Vorlage zu überarbeiten. Es gelte bestehende Unklarheiten und Missverständnisse zu beseitigen und aufzuzeigen, wie mit der WOV eines der zentralsten Urner Verkehrsprobleme zu lösen ist.

2. Antwort des Regierungsrats

Allgemeine Ausführungen

An der Session vom 19. November 2014 hat der Urner Landrat intensiv über die WOV-Vorlage debattiert. Das Geschäft wurde mit zwei Direktiven zurückgewiesen. Mit der

Direktive 1 wird der Regierungsrat aufgefordert aufzuzeigen, wie das **Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen (UHP) in den nächsten vier Jahren** aussieht. Es soll aufgezeigt werden, welche Massnahmen einen direkten Zusammenhang mit der WOV haben und was das in Bezug auf die Kosten bedeutet.

Direktive 2 verlangt, dass aufgezeigt wird, welche flankierenden Massnahmen aufgrund der Handlungsweisung im Richtplan im Sinne einer **minimalen Ausbauvariante** umgesetzt werden müssen. Zudem ist aufzuzeigen, wann die FlaMa umgesetzt werden sollen (zeitlich) und welche finanziellen Auswirkungen diese haben (Kosten FlaMa und Ohnehin-Kosten).

Im Nachgang an die Landratssession vom 19. November 2014 wurde die Vorlage umgehend und mit Blick auf die zwei Direktiven weiter bearbeitet. Bezüglich FlaMa wurden mit den Gemeinden Altdorf, Bürglen und insbesondere Schattdorf vertiefte Gespräche geführt, die zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu einer mehrheitsfähigen und verträglichen Lösung im Sinne einer minimalen Ausbauvariante der FlaMa geführt haben. Das UHP für die Periode 2016 bis 2019 wird zusammen mit der WOV-Vorlage den Kommissionen sowie dem Landrat zur Beratung unterbreitet.

Zu den Anträgen von Ruedi Cathry

1. *Die flankierenden Massnahmen sollen transparent und komplett aufgezeigt werden. Es soll ein Gesamtüberblick über alle Massnahmen im Urner Talboden erstellt werden.*

Parallel zur WOV werden in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf auf dem bestehenden Strassennetz sogenannte flankierende Massnahmen (FlaMa) umgesetzt. Die verkehrslenkenden Massnahmen haben zum Ziel, den Durchgangsverkehr aus den Siedlungsgebieten auf die WOV zu lenken. Der Urner Regierungsrat kommt in der überarbeiteten Vorlage der Forderung nach mehr Transparenz nach und zeigt die FlaMa vollständig und in einer verständlichen Form auf. Siehe Kapitel 7.2 in der überarbeiteten WOV-Vorlage.

2. *Die Massnahmen an Ortsverbindungsstrassen sollen nicht mit jenen an Quartierstrassen vermischt werden. Die Ortsverbindungsstrassen sollen ihren Charakter behalten.*

Die Hauptverkehrsachse für den Verkehr zwischen den Gemeinden im Talboden führt heute über die Gotthardachse zwischen Flüelen, Altdorf und Schattdorf. Das stark gewachsene Verkehrsaufkommen hat zu massiven Problemen geführt - das aktuelle Strassennetz wird über Kapazität belastet. Die Anwohner leiden unter einer zu hohen Luft- und Lärmbelastung.

Um die Urner Bevölkerung wirksam vom Verkehr zu entlasten, ist, wie im Regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) vorgeschlagen, eine neue Verkehrsführung ausserhalb der Siedlungen angezeigt.

Selbstverständlich aber werden die heutigen Ortsverbindungen auch weiterhin aufrecht erhalten und nicht unterbrochen. Es ist und war nie vorgesehen, die heutigen Hauptverbindungen zu Quartierstrassen abzuklassieren. Auf den Verkehrsachsen braucht es jedoch angepasste verkehrslenkende Massnahmen, allgemein bekannt als Flankierende Massnahmen und teilweise andere Verkehrsregimes. Ohne diese Massnahmen ist zu erwarten, dass der Durchgangsverkehr weiterhin über die Gotthardstrasse fliesst. Siehe Kapitel 4 der WOV-Vorlage.

Gleichzeitig bindet die WOV mit dem neuen A2-Halbanschluss Altdorf Süd die Siedlungs- und Industriegebiete an die Autobahn an. Dabei ist die WOV Teil eines Gesamtverkehrskonzepts, mit dem die Urner Regierung die Entwicklung im Urner Talboden weiter vorantreiben will. Dazu gehört auch ein Ausbau beim öffentlichen Verkehr.

Wie die Wirkungsanalyse von Ernst Basler + Partner zum WOV-Konzept aufzeigt, wird mit der WOV die Qualität des Gesamtverkehrssystems massgebend verbessert, sofern auch Flankierende Massnahmen umgesetzt werden. Dies gilt für alle Verkehrsmittel. Die Erschliessung der Siedlungsgebiete wird für Anwohner wesentlich verbessert, da der Durchgangsverkehr künftig auf die WOV gelenkt wird.

3. Die Verträge, welche mit den Gemeinden erstellt wurden, sollen offengelegt werden.

Die Offenlegung der Vereinbarungen zwischen Gemeinden und Kanton Uri ist ein berechtigtes Anliegen seitens der Landrätinnen und Landräte. Die Verträge werden mit der überarbeiteten WOV-Vorlage den Landrätinnen und Landräten ausgehändigt.

4. Die Rollen der politischen Instanzen und Einwohner im Zusammenhang mit den FLAMAS sollen klar aufgezeigt werden. (Regierungsrat, Landrat, Gemeinderat, Einwohner, Betroffene). Welche Kompetenzen sind wem zugeordnet und wann kommen diese zum Tragen?

Nach dem neuen Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) müssen **neue** Infrastrukturbauten dem Volk im Rahmen eines Strassenbauprogramms vorgelegt werden. Der Regierungsrat beschliesst periodisch ein Strassenbauprogramm für die Kantonsstrassen (Art. 27 StrG). Dieses muss dem Landrat und allenfalls dem Volk vorgelegt werden.

Kanton Uri und Gemeinden schliessen eine Vereinbarung über die Umsetzung der FlaMa ab. Bei dieser Umsetzung werden alle politischen Instanzen miteingebunden. Die Vereinbarung regelt die inhaltliche Festlegung der Massnahmen, das Bewilligungsverfahren, das Monitoring, die Finanzierung und den Kostenteiler zwischen Gemeinde und Kanton Uri sowie die Zusammenarbeit (vergleiche dazu die Vereinbarungen). Der Regierungsrat bleibt in jedem Fall für die Genehmigungen von Verkehrsbeschränkungen zuständig und kann regulierend einschreiten, falls eine Gemeinde FlaMa plant, die unverhältnismässig sind. Im Gegenzug haben die Gemeinden dank den Vereinbarungen ein wirksames Kontrollinstrument, dass der Kanton Uri die notwendigen FlaMa zur Entlastung ihrer Gebiete auch tatsächlich umsetzen wird.

Es ist anzumerken, dass im bisherigen Planungsprozess die allgemeine Öffentlichkeit und direkt Betroffene (Anwohner, Gewerbe, Unternehmer, Behörden) laufend miteinbezogen wurden. Zahlreiche Anregungen sind in die Planung eingeflossen. Zudem müssen die verkehrlichen FlaMa öffentlich aufgelegt werden: Hier können die Bevölkerung, Verbände sowie die direkt Betroffenen in einem regulären Verfahren Einsprache erheben.

Der Landrat wiederum befindetet über das UHP (Art. 37 StrG), die damit verbundenen Kosten und über eine allfällige Abtretung eines Strassenabschnitts an eine Gemeinde (Art. 7 StrG). Das Parlament hat damit die Kontrolle über die künftigen Ausgaben für den Strassenunterhalt (Randregionen und Talboden) sowie über die Strassenhoheit.

5. Die Eigentumsverhältnisse der Strassen, welche vom Kanton Uri an die Gemeinden übergehen sollen mit Zeitpunkten der Übergabe, Abgeltungen und allfällige Besonderheiten aufgezeigt werden.

Allfällige Abtretungen von Strassenabschnitten sind in den Vereinbarungen geregelt und detailliert aufgezeigt. Vergleiche dazu die Vereinbarungen zwischen Kanton Uri und den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf. *Siehe Vereinbarungen Kanton Uri und Gemeinden.*

6. Die Reihenfolge der Projektumsetzung (Strassenprojekt, Halbanschluss, FLAMAS) soll transparent aufgezeigt werden.

Die WOV, die FlaMa sowie der neue A2-Halbanschluss sind zeitlich aufeinander abgestimmt und werden gemeinsam im Jahr 2020 in Betrieb genommen. Als Erstes startet der Bau der WOV und des A2-Halbanschlusses. Wann genau die Bauarbeiten an welchem Abschnitt

starten, wird - sofern das Urner Volk der WOV zustimmt - während der Ausarbeitung des Auflageprojekts bestimmt. Vorgesehen ist der Baubeginn WOV 2017 oder 2018. Da die FlaMa im Wesentlichen aus Signalisationen (z. B. Begegnungszone Altdorf) und Markierungen (Radstreifen) bestehen, wird für deren Umsetzung nicht viel Zeit beansprucht. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen die FlaMa rechtskräftig beschlossen sein. Wird die WOV 2020 eröffnet, sind auf diesen Zeitpunkt auch zwingend die FlaMa umgesetzt.

7. Der Verkehrsknoten Urner Tor (Platzverhältnisse) soll nochmals kritisch hinterleuchtet werden (rechts-rechts Verkehr, Fussgängerstreifen, Langsam-Verkehr etc.).

Der Abschnitt Urnertor zwischen dem Kreisel Kollegi und der Schächenbrücke wurde im Rahmen der Überarbeitung der WOV-Vorlage nochmals vertieft bearbeitet und im Sinne der vom Landrat geforderten Minimalvariante optimiert. Mit geeigneten Massnahmen wird die Situation für den Langsamverkehr verbessert, die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer erhöht sowie der Autoverkehr verflüssigt. Neu gebündelt werden dabei die Strassenübergänge vor der kantonalen Mittelschule. Das Rechts-Rechts-System wird neu lediglich auf dem Teilbereich Kreisel Kollegi bis Grenzgasse (Ausfahrt Parking Urnertor) umgesetzt, auf den einmal angedachten Kreisel vor der Schächenbrücke (Bürglergrund) kann verzichtet werden.

8. Die Finanzierung des Projekts ist transparent, detailliert und komplett aufzuzeigen.

1. Projektgesamtkosten (Investition)

2. Strassenbau, flankierende Massnahmen und Ohnehin-Kosten

Die Abhängigkeit zwischen den Kosten unter Punkt 2 sollen aufgelistet werden.

In der Vorlage zur WOV sowie im UHP sind diese Kosten im Sinne der Anforderungen der Parlamentarischen Empfehlung detailliert aufgelistet und werden nachfolgend zusammengefasst nochmals abgebildet.

Projektgesamtkosten (Investitionen)

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über die geschätzten Kosten für die Erstellung der WOV inklusive aller notwendigen Landerwerbs- und Begleitmassnahmen. Diese betragen 19,8 Millionen Franken (\pm 20 Prozent).

Pos.	Beschrieb	Investitionskosten in Franken
1	Landerwerb	1'000'000
2	Begleitmassnahmen inklusive Aufforstung	1'800'000
3	Terrainvorbereitungen	500'000
4	Strassenbau (Trassee und Damm)	7'500'000
5	Knoten Anpassungen West	1'000'000
6	Brücke	3'500'000
7	Lärmschutzmassnahmen	2'500'000
8	Nebenanlagen und Mauern	2'000'000
	TOTAL Kostenschätzung inklusive 8 Prozent MwSt. (± 20 Prozent)	19'800'000

Geschätzte Kosten für die WOV inklusive Landerwerb und Begleitmassnahmen

Die Kosten für den Bau der WOV sind neue Ausgaben im Sinne von Artikel 7 der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri (FHV; RB 3.2111).

Nach Artikel 24 Buchstabe c der Kantonsverfassung (RB 1.1101) unterliegen neue Ausgaben von mehr als 1 Million Franken der obligatorischen Volksabstimmung.

Strassenbau, Flankierende Massnahmen (Unterhalt)

Der Neubau der WOV ist auf 19,8 Millionen Franken veranschlagt. Hinzu kommen die Kosten für die Flankierenden Massnahmen von total 200'000 Franken.

Die Umsetzung und Finanzierung der FlaMa erfolgt zusammen mit dem ordentlichen Unterhalt der Kantonsstrassen. Das UHP wird jeweils in Vier-Jahresprogrammen vom Landrat festgelegt, und es berücksichtigt die Erneuerungsbedürfnisse der Kantonsstrassen. Die eigentlichen verkehrslenkenden FlaMa zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in den Dörfern bringen, wie in Kapitel 7.2.4, 7.2.5 und 7.2.6 der WOV-Vorlage aufgezeigt, nur geringe Kosten mit sich (angepasste Signalisationen und Markierungen). Insgesamt sind für die FlaMa in Altdorf 50'000 Franken, für die FlaMa auf dem Abschnitt Urnertor 60'000 Franken und für die FlaMa in Schattdorf rund 90'000 Franken veranschlagt. Die Gesamtkosten von 200'000 Franken sind im UHP 2016 bis 2019 und 2020 bis 2023 ausgewiesen (je rund 100'000 Franken).

Ohnehin-Kosten

Für den Fall, dass die WOV gebaut wird, müssen die pendenten Sanierungsarbeiten auf der Gotthardstrasse an zwei Schlüsselstellen zeitlich auf die Eröffnung der WOV abgestimmt werden. Dazu gehört die Umgestaltung des Knotens Schächen. Schon seit längerem stellt die Kreuzung zwischen Schächenbrücke, Crivellikapelle und Coop-Tankstelle eine äusserst unbefriedigende und sicherheitstechnisch mangelhafte Situation dar. Mit dem Bau der WOV wird für den Knoten Schächen eine neue Lösung angeboten, die den Verkehrsfluss sicherstellt, die Erschliessung von Schattdorf stärkt und für den Velo- und Fussgängerverkehr eine direkte und sichere Verbindung gewährleistet.

An der Landratssession vom 19. November 2014 wurde mit einer Direktive von der Regierung verlangt, dass für die Flankierenden Massnahmen eine Minimalvariante ausgearbeitet wird. Die Baudirektion Uri hat daraufhin insbesondere mit der Gemeinde Schattdorf an einer mehrheitsfähigen Lösung für die FlaMa Gotthardstrasse Schattdorf gearbeitet. Insbesondere wurde an einer Alternative zur Tempo 30-Zone gearbeitet (siehe Kapitel 7 der WOV-Vorlage). Die dafür nötigen baulichen Massnahmen (Kostenschätzung 0,35 Millionen Franken) für die geplante Umgestaltung des Knotens Adlergarten werden in das UHP 2016 bis 2019 aufgenommen.

Bei den anstehenden Sanierungen am Knoten Schächen sowie am Knoten Adlergarten handelt es sich um Ohnehin-Kosten. Es sind also Ausgaben, die in jedem Fall auf den Kanton Uri zukommen werden - unabhängig davon, ob die WOV gebaut wird oder nicht.

9. *Die Finanzierbarkeit ist so darzulegen, dass klar ersichtlich wird, wann und wie dies finanziert wird.*

1. *Strassenbauprogramm (Investitionen)*
2. *Strassenunterhaltsprogramm*

Die WOV ist eine neue Strasse und wird deshalb nicht im UHP aufgeführt, sondern in einem separaten Strassenbauprogramm (Art. 27 StrG). Während dem Bau der WOV wird der Budgetbetrag für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen reduziert, damit die Kantonsrechnung keine zusätzliche Belastung erfährt.

Die vorgesehenen Markierungen und Signalisationen auf dem bestehenden Kantonsstrassennetz im Rahmen der Flankierenden Massnahmen (Kosten 200'000 Franken)

sind Bestandteil des Unterhalts und gehören somit zum Unterhaltsprogramm. Etwa die Hälfte der Kosten entfällt auf die Periode 2016 bis 2019, der Rest dann 2020 bis 2023. Ein Ausblick auf das UHP 2020 bis 2023 wird im Rahmen des Geschäfts WOV gezeigt.

Zwingend mit der WOV verknüpft sind, wie unter Frage 8 bereits erwähnt, lediglich die Knotensanierungen Schächen und Adlergarten. Beide Knoten müssten sowohl mit als auch ohne WOV saniert werden, aus der WOV ergeben sich aber zeitliche Zwänge. Die Knoten müssen vor Inbetriebnahme der WOV saniert sein und werden dementsprechend rechtzeitig angegangen. Im UHP 2016 bis 2019 sind die Grobkosten für eine Ausführung "mit WOV" geschätzt.

Die Ohnehin-Massnahmen und auch die übrigen Sanierungen auf der Gotthardstrasse werden ohne WOV wesentlich teurer als mit der WOV. Dies insbesondere, da die Sanierung der Gotthardstrasse unter grösserem Verkehr durchgeführt werden müsste, was entsprechend hohe Kosten verursacht. Mit WOV weist die Gotthardstrasse künftig viel geringere Verkehrszahlen auf. Das heisst, dass die Strasse und die Knoten somit einfacher gestaltet und auf kleinere Belastungen ausgelegt werden können.

Der Budgetkredit für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (5111.5010.00) und jener für die WOV (5111.5010.10) sind miteinander verknüpft. Sollten sich im Projektverlauf der WOV Verzögerungen ergeben, die Auswirkungen auf den Finanzplan haben, oder sollte der Kredit für das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020 (WOV) nicht gesprochen werden, kann der Landrat dem bei den Budgetkrediten Rechnung tragen. Ein veränderter Budgetkredit für die WOV würde also mit einer Anpassung des Budgetkredits für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen kompensiert.

10. Es soll aufgezeigt werden, dass der Unterhalt für die bestehenden Strassen (Zentrum, Randregionen, etc.) von diesem Grossprojekt nicht tangiert wird.

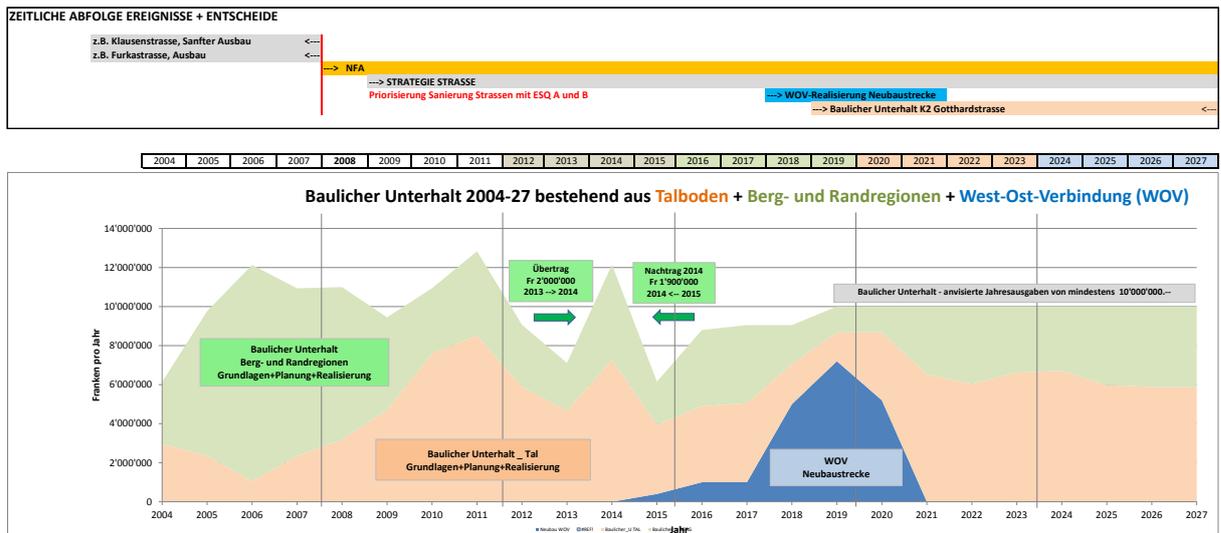
Das UHP 2016 bis 2019 umfasst die Vorhaben, die im Dokument Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019 aufgeführt sind (siehe Beilage zur WOV-Vorlage). Die Liste enthält auch die Weiterführung der nicht abgeschlossenen Projekte aus dem UHP 2012 bis 2015. Von den aufgezeigten Vorhaben werden nur Projekte im Gesamtumfang des bewilligten Rahmenkredits umgesetzt. Die Realisierung und Etappierung hängt von den Planungs- und Bewilligungsabläufen der einzelnen Projekte ab. Der Rahmenkredit für die einzugehenden Verpflichtungen für die Vier-Jahresperiode 2016 bis 2019 beträgt 22,6 Millionen Franken. Der Rahmenkredit erlischt am 31. Dezember 2019, unabhängig vom Arbeitsstand der einzelnen Projekte.

Der beantragte Rahmenkredit verteilt sich wie folgt auf die Vier-Jahresperiode:

Finanzplan 2016	Finanzplan 2017	Finanzplan 2018	Langfristplanung 2019	Summe
Fr. 7'800'000	Fr. 8'000'000	Fr. 4'000'000	Fr. 2'800'000	Fr. 22'600'000

(Stand: 1. Januar 2015)

Die Beträge entsprechen dem Finanzplan 2016 bis 2018 und der in der Langfristplanung für 2019 eingestellten Summe. Im Zeitraum 2016 bis 2019 sind für die WOV Ausgaben von 14'200'000 Franken vorgesehen. Wird der Budgetkredit baulicher Unterhalt Kantonsstrassen zulasten des Budgetkredits WOV erhöht, steigt damit auch die Summe des Unterhaltsprogramms (Rahmenkredit) um den gleichen Betrag an. Gleiches gilt auch für den Budgetübertrag von 2015 auf 2016.



Verteilung der finanziellen Mittel zwischen UHP und WOV

Für den baulichen Unterhalt im Programm 2016 bis 2019 ist eine gleichmässige Verteilung der Mittel zwischen dem Talboden und den Bergregionen vorgesehen, dasselbe gilt für das UHP 2020 bis 2023.

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Regierungsrat bereit ist, den zentralen Forderungen der Parlamentarischen Empfehlung von Ruedi Cathry nachzukommen und hat diese in die Überarbeitung der WOV-Vorlage miteinbezogen.

3. Empfehlung des Regierungsrats

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, die Parlamentarische Empfehlung zu überweisen und sie als erledigt abzuschreiben.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Parlamentarischen Empfehlung); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. B. C.', written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.