



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

10. November 2020

Nr. 2020-681 R-150-13 Parlamentarische Empfehlung Ruedi Cathry, Schattdorf, zu Planung WOV, Missstände Verkehrsführung Schattdorf; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 30. September 2020 reichte Landrat Ruedi Cathry, Schattdorf, eine Parlamentarische Empfehlung zu Planung WOV, Missstände Verkehrsführung Schattdorf ein.

Dem Projekt West-Ost-Verbindung (WOV) komme eine hohe und wichtige Bedeutung im Rahmen des regionalen Verkehrskonzepts zu. 2014 beschäftigte sich der Landrat mit dem Projekt. Landrat Ruedi Cathry hatte im Nachgang zur Landratsdebatte vom Oktober 2014 eine Parlamentarische Empfehlung eingereicht. Unter anderem forderte er, dass die Massnahmen an Ortsverbindungsstrassen nicht mit jenen an Quartierstrassen vermischt werden sollen. Die Ortsverbindungsstrassen wie die Gotthardstrasse Schattdorf sollten ihren Charakter behalten. Auch solle die Strasse nicht abklassiert werden.

Landrat Ruedi Cathry hält fest, dass die Gotthardstrasse ohne direkte Einmündung in den Knoten Schächen als Hauptstrasse unterbrochen würde. Wolle man den politischen Willen richtig umsetzen, sei ein vieradriger Kreisels beim Knoten Schächen unumgänglich.

Damit wird der Regierungsrat aufgefordert, folgende Massnahmen zu prüfen bzw. zu treffen.

II. Antwort des Regierungsrats

Sachverhalt

Im Jahr 2011 genehmigte der Regierungsrat das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal. Die raumrelevanten Massnahmen fanden Eingang in den Richtplan, den der Landrat an seiner Session vom 4. April 2012 genehmigte. Am 20. September 2013 genehmigte der Bundesrat den Richtplan. Der Plan ist entsprechend für die Behörden von Bund, Kanton und Gemeinden verbindlich.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Urner Reusstal (rGVK UR) wurde als Element des regionalen Entwicklungskonzepts für das Untere Reusstal (REUR) entwickelt, um den Verkehr auf die für das

Hauptsiedlungsgebiet des Kantons formulierten und im Richtplan verankerten Entwicklungsziele abzustimmen. Mitberücksichtigt wurden dabei auch die mittel- und langfristig, gemäss dem Sachplan Verkehr, geplanten Veränderungen der Verkehrsinfrastrukturen des Bunds (Bahn und Nationalstrasse).

Wesentlich für die Qualität weiterer Entwicklungen sind die Reduktion der Schadstoff- und Lärmimmissionen in den Siedlungsgebieten - darunter auch entlang der Gotthardstrasse Schattdorf - unter die in der eidgenössischen Umweltgesetzgebung vorgegebenen Grenzwerte sowie die Verbesserung der Siedlungsqualität. Um die aktuellen Immissionswerte in den Siedlungszentren im Unteren Reusstal auf ein nicht mehr gesundheitsgefährdendes Niveau zu senken, muss der Verkehr dort wirksam reduziert und deshalb neu organisiert werden. Entsprechend sollen auch verkehrliche Ziele definiert werden.

Um diese Ziele zu erreichen, sind folgende fünf Hauptmassnahmen notwendig:

1. Eine neue West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) im Bereich Schächenwald/der Schächenschale entlang mit Anschluss an den vom Bund zu erstellenden A2-Halbanschluss Altdorf Süd, damit der Verkehr im Unteren Reusstal neu organisiert und gelenkt werden kann. Die WOV ist das Schlüsselement für die zwingend notwendigen Massnahmen, um die aktuellen Immissionswerte in Bezug auf die Lärm- und die Schadstoffbelastung der Luft im Zentrum von Altdorf und entlang der Schattdorfer Gotthardstrasse auf ein nicht mehr gesundheitsgefährdendes Niveau zu senken. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird den A2-Halbanschluss Altdorf Süd nur realisieren, wenn die West-Ost-Verbindungsstrasse realisiert wird.
2. Flankierende Massnahmen (FlaMa) zur Reduktion des Verkehrs und zur Verhinderung von Ausweichverkehr in den Siedlungsgebieten, insbesondere in den stark belasteten Zentrumsbereichen.
3. Die Erstellung eines Umsteigeknotens Bus/Bahn beim neuen Kantonsbahnhof in Altdorf.
4. Verbesserung des Busnetzes mit dem Ziel, den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr (öV) attraktiv zu machen und damit beizutragen, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.
 - Den motorisierten Individualverkehr auf den vom öV benutzten Strassen reduzieren.
 - Bedürfnisgerechten öV (Netz, Fahrplan, Bushaltestellen, Billettkosten) anbieten.
5. Verbesserungen für den Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer).

Am 23. Januar 2013 bewilligte der Landrat den Planungskredit von 480'000 Franken für die «West-Ost-Verbindung», die «Flankierenden Massnahmen» und das «Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli». Ziel der Planungsarbeiten war die Erarbeitung einer Kreditvorlage zuhanden des Landrats und des Volks für die Umsetzung der WOV.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plante parallel und in Absprache mit der Baudirektion den A2-Halbanschluss Altdorf Süd. Gegen das aufgelegte Projekt sind Einsprachen hängig.

Am 27. Mai 2015 verabschiedete der Landrat die Kreditvorlage für die WOV im Rahmen des Strassenbauprogramms 2015 bis 2020 für die Kantonsstrassen mit 40 zu 13 Stimmen zuhanden der Volksabstimmung. Am 18. Oktober 2015 sagten die Urner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger Ja zum WOV-Rahmenkredit in der Höhe von 19,8 Millionen Franken.

Der Bund hat den im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Korridor für die WOV erstmals am 20. September 2013 genehmigt. Die definitive Linienführung mit der Querung über den Schächtenbach wurde mit der Richtplananpassung 2016 aufgenommen und durch den Bundesrat am 24. Mai 2017 genehmigt.

Um die Ziele der umfassenden Verkehrsplanung, insbesondere zur Entlastung der Siedlungsgebiete, zu festigen, hat der Kanton Uri mit den drei Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf öffentlich-rechtliche Vereinbarungen unterzeichnet. Die in der Verkehrsplanung beigelegten Vereinbarungen dienen dem Ziel, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die Planung, den Bau und die Finanzierung der Flankierenden Massnahmen zu regeln, sodass diese für beide Parteien verbindlich verwirklicht werden können. Die Vereinbarungen sind seit März 2015 unterzeichnet und wurden dem Urner Landrat als Beilage zum Regierungsratsantrag für die Schlussberatung des WOV-Geschäfts im Mai 2015 zugestellt.

Im April 2018 wurde das Plangenehmigungsverfahren (PGV) gestartet. Die öffentliche Auflage wurde - wie die bereits vorhergehenden Planungsschritte - ausführlich kommuniziert. Sowohl Direktbetroffene, Behörden, Fachverbände wie auch die breite Bevölkerung hatten Gelegenheit, sich umfassend über das Projekt WOV und die FlaMa informieren zu lassen.

Wie erwartet gingen während des PGV Einsprachen ein, die der Regierungsrat eingehend behandelt hat. Stand heute sind gegen die Plangenehmigung durch den Regierungsrat vier Beschwerden vor Obergericht hängig. Zwei Beschwerden sind vor Bundesgericht, haben jedoch gemäss Entscheid vom 17. September 2020 keine aufschiebende Wirkung auf den Bau der WOV und/oder des Knotens Schächten.

Wenn nun die «IG WOV für alle» oder die Gemeindeversammlung von Schattdorf eine Neuverhandlung der Rahmenvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde zu den flankierenden Massnahmen und den aktiven Einsatz des Schattdorfer Gemeinderats für einen vieradrigen Kreisel am Knoten Schächten fordert, so ist dieses Begehren im föderalen Staatssystem eben nicht an den Kanton oder den Regierungsrat, sondern an die Gemeindebehörde zu adressieren. Der Regierungsrat wiederum ist den planerischen und finanzrechtlichen Vorgaben des Urner Souveräns verpflichtet. Indem die «IG WOV für alle» Mitte Oktober 2020 Unterschriften für eine kantonale Volksinitiative «Lex Kreisel Schächten» sammelt, versucht sie ihre Forderung nach einem vieradrigen Kreisel auf andere Weise durchzusetzen. Der Auftrag an den Gemeinderat wird quasi überholt und verliert seine ursächliche Bedeutung. Zugleich bringt die IG den Gegenstand auf die ordnungspolitisch richtige Ebene des Urner Stimmvolks. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die 600 nötigen Unterschriften für die Volksinitiative zustande kommen. Folglich werden sich der Urner Landrat und auch das Urner Stimmvolk nach dem Zustandekommen dazu äussern können, ob das Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) dahingehend zu ändern ist, dass im ganzen Kantonsgebiet künftig «Einmündungen und Kreuzungen im Bereich von Zu- und Ausfahrten von Kreiseln zu vermeiden sind».

Beantwortung der Fragen zur Parlamentarischen Empfehlung

1. *Der Regierungsrat wird hiermit aufgefordert, die erwähnte Vereinbarung mit der Gemeinde Schattdorf so anzupassen, dass die Abmachungen bzw. die politischen Voraussetzungen von 2015 vollumfänglich eingehalten werden.*

Die Vereinbarung sowie die Vorgaben des Landrats zur WOV und den FlaMa werden vollumfänglich erfüllt. Wie eingangs geschildert, wurde während Jahren schrittweise und konsistent auf die Siedlungs- und Verkehrsziele hingearbeitet. Es wurde eine tiefgehende und angeregte Debatte geführt, während der alle Interessenträger die künftige Entwicklung im Talboden diskutierten. Es wurden dank dieser eingehenden Diskussionen tragbare Kompromisse gefunden.

Die demokratischen Entscheide wurden mehrfach abgeholt. Sowohl das Urner Parlament wie auch das Urner Stimmvolk stützten die Regierung und ihr Vorgehen.

Zu erwähnen ist beispielsweise die ausführliche Debatte im Urner Landrat: An der Session vom 19. November 2014 hat der Urner Landrat die WOV-Vorlage engagiert debattiert. Das Geschäft wurde damals mit zwei Direktiven zurückgewiesen.

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

Direktive 2 verlangte, dass aufgezeigt wird, welche flankierenden Massnahmen aufgrund der Handlungsweisung im Richtplan im Sinne einer minimalen Ausbauvariante umgesetzt werden müssen. Zudem sei aufzuzeigen, wann die FlaMa umgesetzt werden (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 weiterbearbeitet. Unter anderem wurde auf Antrag von Landrat Ruedi Cathry, Schattdorf, auf eine Tempo 30 Zone auf der Gotthardstrasse Schattdorf verzichtet. Ganz im Sinne der zweiten Direktive wurden nur die beiden Knoten Schächen und Adlergarten als Minimalmassnahmen umgestaltet. Auf weitere Massnahmen auf der Gotthardstrasse, auf der Adlergartenstrasse und auf der Dorfstrasse Schattdorf wurde verzichtet. Hier sollen erst die Monitoring-Resultate zu ergänzenden Massnahmen führen. Die unbestrittenen Ziele sind in den Vereinbarungen festgehalten, wie auch das Vorgehen beim Verfehlen der Vorgaben.

Bezüglich FlaMa wurden mit den Gemeinden Altdorf, Bürglen und insbesondere Schattdorf vertiefte Gespräche geführt, die zur Zufriedenheit der Beteiligten zu einer mehrheitsfähigen und verträglichen Lösung im Sinne einer minimalen Ausbauvariante der FlaMa geführt haben. Alle Gemeinden haben die Vereinbarungen rechtskräftig unterzeichnet.

Am 27. Mai 2015 beriet der Urner Landrat die überarbeitete WOV-Vorlage und die im November 2014 auferlegten Direktiven. Nach erneuter eingehender Debatte hiess der Landrat die WOV-Vorlage

mit 40:13 Stimmen gut. Der Landrat verfügte zu diesem Zeitpunkt über alle geforderten Informationen, namentlich wurden den Landrätinnen und Landräten die Vereinbarungen mit den Gemeinden zugestellt sowie die geplante Neugestaltung des Knotens Schächen mit dreiarbigem Kreisel in der Landratsdebatte aufgezeigt. Es darf angemerkt werden, dass die Gestaltung des Knotens Schächen auch in Schattdorf öffentlich präsentiert wurde, nämlich an der Infoveranstaltung am 25. August 2014 in der Aula Gräwimatt, an der mehrere Hundert Personen teilgenommen haben, sowie an der darauffolgenden Ausstellung vom 1. bis 12. September 2014.

Die Direktiven des Landrats sowie die Erwartungen der Gemeinden an die FlaMa wurden erfüllt. Dass der Landrat das Geschäft gutgeheissen und zur Volksabstimmung verabschiedet hat, zeigt auf, dass die politischen Vorgaben erfüllt wurden.

2. *Der Kreisel Schächen ist aufgrund von Verkehrsführungs- sowie Verkehrssicherheitsproblemen neu zu überdenken. Es soll unter Einhaltung, dass der Verkehr in den Quartierzonen in Schattdorf reduziert werden muss, zwingend ein 4 adriger Kreisel in Betracht gezogen werden. Die Gotthardstrasse, die aktuell eine höhere Klassifizierung als die Adlergarten/Dorfstrasse besitzt, soll folglich direkt in den Kreisel Schächen einmünden.*

Eine zentrale Vorgabe für das Projekt WOV ist wie erwähnt die Entlastung der Siedlungsgebiete. Heute fahren bis zu 9'000 Autos auf der Gotthardstrasse Schattdorf. Nur etwa ein Drittel davon ist hausgemachter Verkehr. Die restlichen zwei Drittel sind Durchgangsverkehr, der Schattdorf kaum Wertschöpfung bringt.

Würde man beim Knoten Schächen, wie von Landrat Cathry gefordert, einen vieradrigen Kreisel bauen, hätte das weitreichende Konsequenzen:

- Theoretisch wäre es zwar möglich, einen vierarmigen Kreisel zu bauen, der die Sicherheitsbestimmungen erfüllt, aber dieser würde viel mehr Land brauchen.
- Mehr Landbedarf bedeutet: Der Fussballplatz des FC Schattdorf, die Crivelli-Kapelle und andere Liegenschaften wie die Coop-Tankstelle geraten in Bedrängnis.
- Der vierarmige Kreisel trägt nichts zur Verkehrsentslastung bei. Das Gegenteil ist der Fall. Ein vierarmiger Kreisel macht die Gotthardstrasse attraktiv für den Durchgangsverkehr. Der Verkehr würde auf den gleichen Strassen durch Schattdorf fliessen, wie bisher.
- Wird die heute viel befahrene Gotthardstrasse Schattdorf mit einem vierarmigen Kreisel direkt an den Knoten Schächen angeschlossen, kann die gewünschte Entlastung des Siedlungsgebiets Schattdorf zwangsläufig nur mit anderen massiven verkehrslenkenden Massnahmen wie etwa Tempo 30 Zonen oder baulichen Massnahmen auf der Gotthardstrasse erreicht werden. Dies würde jedoch nicht der Direktive des Landrats entsprechen, die FlaMas in einer Minimalvariante umzusetzen. So wurde beispielsweise auch auf zusätzliche Massnahmen auf der Adlergarten- sowie Dorfstrasse verzichtet. Sollte das Verkehrs-Monitoring zeigen, dass die Minimal-FlaMas nicht ausreichen, können schrittweise Anpassungen vorgenommen werden. Wie in der Vereinbarung mit der Gemeinde Schattdorf unter Artikel 15 festgehalten, wäre der Kanton in der

Pflicht, dies in Absprache mit der Gemeinde umzusetzen und die Finanzierung zu übernehmen, auch für Massnahmen auf Gemeindestrassen.

Die Variante vieradriger Kreisel wurde bereits geprüft und in einem frühen Projektstadium verworfen, weil er viel Land braucht und den verkehrlichen Zielen, namentlich der Entlastung von Schattdorf vom Durchgangsverkehr, nicht zuträglich ist (ausser es werden auf dem Gemeindegebiet harte Massnahmen zur Verkehrslenkung getroffen).

Der Kanton Uri hat die Pflicht, Lösungen zu erarbeiten, von denen möglichst viele profitieren. Wichtig ist, das Gesamtsystem zu betrachten: Insgesamt profitiert die Gemeinde Schattdorf von einer deutlichen Verkehrsentslastung - sofern die FlaMa umgesetzt werden.

Die Gotthardstrasse Schattdorf bleibt nach dem Wunsch des Gemeinderats Schattdorf auch künftig eine Kantonsstrasse. Die Gemeinde wird die Strasse also nicht übernehmen. Für allfällige Umklassierungen von Kantonsstrassen wäre nach Artikel 14 des Strassengesetzes (StrG; RB 50.1111) der Landrat zuständig.

3. *Die flankierenden Massnahmen in Schattdorf, welche notwendig sind, um eine Verkehrsentslastung der Quartierszonen zu erreichen, sind so umzusetzen, dass der Durchgangsverkehr möglichst auf die Umfahrungsstrasse Schattdorf geleitet wird. Es soll z.B. der Durchgangsverkehr Richtung Nationalstrassen auf die Umfahrungsstrasse der WOV gelenkt werden. Hingegen darf man nicht den Ziel- und Quellverkehr in Schattdorf schikanieren, um die direkten Verkehrswege zu den Dienstleistungszentren in Altdorf (Einkaufs-Center, Schulen, Spital etc.) zu behindern. Es soll, wie 2015 vom Landrat gefordert, anfänglich mit minimalen Massnahmen gearbeitet werden, welche bei Bedarf schrittweise ausgedehnt werden können.*

Genau diese Ziele sollen mit den heute vorgeschlagenen - und im Übrigen bereits rechtskräftig bewilligten - FlaMa erreicht werden.

Der Urner Landrat hat an der Session vom 19. November 2014 der Regierung empfohlen, bei der Ausgestaltung der FlaMa nur die absolut notwendigsten Massnahmen umzusetzen. An diese Vorgabe hält sich die Regierung. Es gelten die gleichen FlaMa, wie sie im Mai 2015 dem Landrat aufgezeigt wurden. Auf der Gotthardstrasse bleibt Tempo 50. Es werden auch keine «Hindernisse» gebaut, wie fälschlicherweise immer wieder von WOV-kritischen Kreisen behauptet wird. Tatsache ist: Die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer sowie für den motorisierten Ziel- und Quellverkehr wird sich wesentlich verbessern.

Die FlaMa und der dreiarmige Kreisel sind - genauso wie sie heute umgesetzt werden - im Abstimmungsbüchlein zur WOV aufgeführt. So hat man zum Beispiel die verkehrsberuhigenden Massnahmen auf der Gotthardstrasse zwischen Adlergarten und Schächen im Sinne der Direktiven des Landrats weggelassen.

Der Kanton Uri hat ein grossflächiges Verkehrs-Monitoring aufgebaut, das bereits in Betrieb ist. Damit kann aufgezeigt werden, ob die vereinbarten Ziele zur Reduktion des Durchgangsverkehrs erreicht werden. Falls nicht, ist der Kanton verpflichtet, zusätzliche Massnahmen zu treffen.

Die Vereinbarungen waren öffentlich und vom Parlament einsehbar. Es gab keine Kritik an den Dokumenten. Sie wurden akzeptiert im Wissen, dass sie dazu dienen, die getroffenen Abmachungen zwischen Kanton und Gemeinden verbindlich zu sichern. Die Regierung hat immer betont, dass die WOV nicht einfach eine neue Strasse ist. Sie ist Teil eines Gesamtverkehrssystems, vom dem der gesamte Talboden profitieren soll. Mit dem neuen A2-Halbanschluss Altdorf Süd verbessert die WOV die Erschliessung in die Wirtschaftsräume Luzern/Zürich. Parallel zu diesem Ausbau aber müssen die dicht bewohnten Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Entlang der Gotthardstrasse zwischen Altdorf und Schattdorf werden die zulässigen Luft- und Lärmwerte seit Jahrzehnten überschritten. Mit der WOV bietet sich die Möglichkeit, die Bevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen.

In Anbetracht der obigen Ausführungen wird klar, dass der Kanton sich an die Abmachungen der Vereinbarungen halten und sich für eine rasche Umsetzung der WOV sowie die Entlastung der Siedlungsgebiete einsetzen wird.

4. *Der Regierungsrat wird somit aufgefordert, die Umsetzung der Situation Kreisel Schächen in Schattdorf lösungsorientiert und speditiv in die Hände zu nehmen. Die Barrikaden die in verschiedenen Lagern aufgebaut wurden, sind allseitig abzubauen. Es soll hier eine vernünftige Verkehrslösung entstehen, die sicherheitskonform, funktionierend, ökologisch aber auch nachhaltig ist.*

Die heute geplante Entlastung vom Durchgangsverkehr ist eine ökologische und nachhaltige Lösung. Das Verkehrskonzept wurde mehrfach von verschiedenen Fachstellen überprüft. Auch im Agglomerationsprogramm des Bundes fand das Verkehrskonzept Anklang - der Bund finanziert die WOV und den Knoten Schächen mit rund 9 Millionen Franken mit.

Mit der oben erwähnten Minimalvariante der FlaMa ist künftig eine schrittweise Anpassung möglich, falls die heute geplanten Massnahmen nicht den gewünschten Verlagerungseffekt bringen.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass der politische Prozess fundiert verlief. Wie erwähnt, wurden die Massnahmen in einem kooperativen Planungsprozess mit den Gemeinden erarbeitet. Dabei war man sich einig über den Nutzen des dreiarmigen Kreisels und den Anschluss der Gotthardstrasse über die Dorfstrasse. In der Vereinbarung mit der Gemeinde Schattdorf ist dies in Artikel 5 klar geregelt. Im Beschlussprotokoll vom Workshop mit der Gemeinde Schattdorf vom 2. März 2015 wird klar aufgezeigt, wie die Lösung gewünscht ist und wie sie aussehen soll. Zuletzt hat der Gemeinderat im April 2020 - also bereits nachdem die öffentliche Planaufgabe erfolgt war - die FlaMa nochmals behandelt und - wie über all die Jahre zuvor - als geeignet eingestuft. Gemeinsam mit der Gemeinde wurde im Anschluss ein Faktencheck zu den Aussagen der «IG WOV für alle» publiziert.

Die demokratischen Schritte wurden fair und sachlich aufgezeigt. Es gibt kein vergleichbares kantonales Projekt, bei dem sich die Öffentlichkeit entsprechend stark in die technische Planung einbringen konnte.

Die WOV und die Flankierenden Massnahmen wurden über Jahre intensiv diskutiert. Und zwar auf allen Ebenen, vom Stammtisch bis in den Landratssaal. Es wurde gestritten, optimiert und angepasst.

Das Generationenprojekt muss für die grosse Mehrheit der Bevölkerung deutliche Verbesserungen bringen. Das haben wir erreicht. Heute liegt ein guter Kompromiss vor, der vom Landrat, von den Gemeinden sowie diversen Fach- und Interessenverbänden mitgetragen wird. Im Oktober 2015 sagte das Urner Stimmvolk, in Kenntnis der FlaMa, schliesslich Ja zum Gesamtprojekt.

Jetzt ist es an der Zeit, dieses Generationenprojekt umzusetzen. Die Verkehrsentlastung der Siedlungen ist eine nachhaltige, sichere und zukunftsgerichtete Lösung für die Erreichung und Umsetzung der raumplanerischen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsziele des Kantons Uri.

III. Empfehlung des Regierungsrats

Gestützt auf die vorangegangenen Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, die Parlamentarische Empfehlungen im Punkt 2 im Sinne der Erwägungen nicht zu überweisen und in den Punkten 1, 3 und 4 zu überweisen und 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



Beilage

- Vereinbarung Kanton Uri/Gemeinde Schattdorf