

## Parlamentarische Empfehlung vom 16.12.2020

# Planung WOV: Hochwasserschutz und Walderhaltung

### Ausgangslage

In einem Bergkanton wie Uri kommt dem Schutz der Menschen und der Infrastrukturen vor Naturgefahren höchste Priorität zu. Drei verheerende Hochwasser innerhalb von drei Jahrzehnten – 1977, 1987, 2005 – haben gezeigt, wie ein Unwetter über Nacht immense Schäden anrichten und weite Teile des Kantons lahmlegen kann. Mit einer überragenden Mehrheit von 87.67 % hat sich das Urner Volk am 8. Februar 2009 für die Hochhaltung sowie den Ausbau des Hochwasserschutzes ausgesprochen. Im Rahmen des „Hochwasserschutzprogramms Uri“ wurde als zentrale Massnahme zum Schutz des Industriegebiets RUAG/Neuland im Gebiet Schächenmatt der Geschiebeentlastungsraum „RUAG-Areal“ vorgesehen sowie ein Geschiebesammler realisiert.

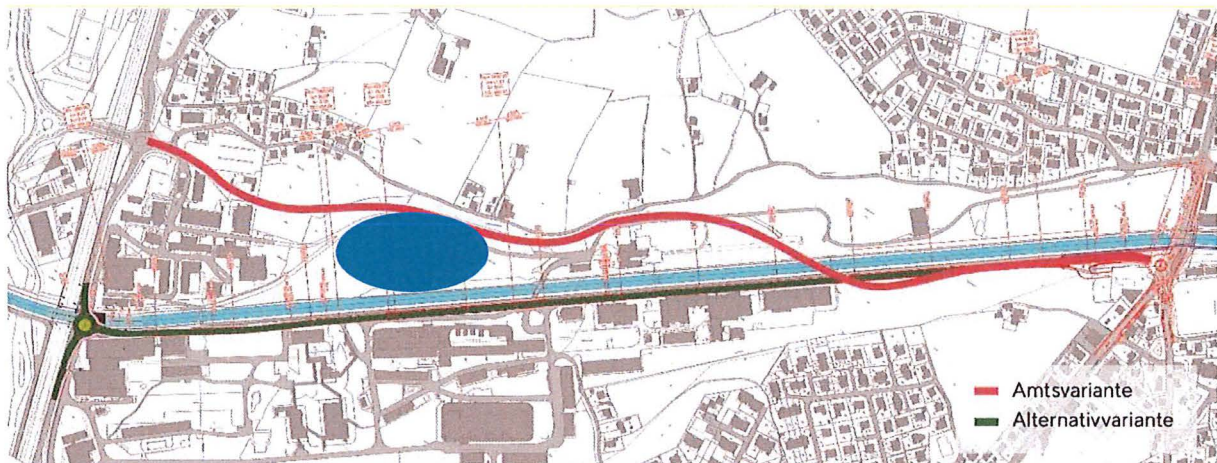


Abb. 1: Plan mit der Amtsvariante (rot) und der Alternativvariante WOV Süd (grün) sowie der Geschiebeentlastungsraum RUAG-Areal (blau) und dem neu geplanten West-Kreisel.

Die Amtsvariante der West-Ost-Verbindung (WOV) wird unmittelbar durch den Geschiebeentlastungsraum führen, wodurch ein V-Einschnitt in den Geschiebesammler notwendig wird. Aufgrund der Linienführung durch ein Gebiet mit hoher Gefährdung sowie dem Bau einer Schächen-Querung ergibt sich durch die WOV eine potenzielle Gefährdung der Hochwasserschutzstrategie des Kantons Uri. Dieses Risiko wurde nicht abschliessend durch eine externe Expertise geklärt. Auch ist offen, wie sich die Amtsvariante der WOV bei einem 300-Jahrhunderthochwasser mit einem fragilen Geschiebesammler auf die Industriegebiete Neuland, Werkmatt und Merck & Cie auswirkt.

Als Alternative wurde die Variante WOV Süd vorgebracht, deren Machbarkeit im Jahr 2013 geprüft, daraufhin indes verworfen wurde. Den Entscheid gegen die Variante Süd begründete der Regierungsrat damals damit, dass beim West-Kreisel das Betriebsgebäude von Rheinmetall RMW abgerissen werden muss und 100 Arbeitsplätze auf dem Spiel stehen. Dass eine Kreisel-Planung ohne Gebäudeabriss grundsätzlich möglich ist, zeigen Pläne, die bei einem unabhängigen Planungsbüro in Auftrag gegeben wurden. Auch die Notwendigkeit eines Sicherheitstunnels, wie ihn der Regierungsrat für 16 Mio. Franken als weiteres Argument gegen die Variante Süd ins Feld geführt hat, ist fraglich, wie der Bau des Kraftwerks Schächen zeigt, der ohne Sicherheitstunnel auskommt. Diese sogenannte Tunnelvariante ist noch fragwürdiger, da man sich heutzutage beim Strassenbau nahe Munitionsmagazinen der Armee mit Dämmen behilft (vgl. Isletenstrasse, Rynächt) oder den Ausblasperimeter nicht weiter überbauen darf (vgl. Rynächt Süd, Standeltal). Die Gegebenheiten und Grundlagen der Machbarkeitsstudie zur Variante Süd haben sich seit 2013 massgeblich verändert. Neben den vorangegangenen Gründen würde die Variante WOV Süd auf der bereits bestehenden Strassen im RUAG Areal zu liegen kommen und sie würde keiner Rodung von 15'000 m<sup>2</sup> Wald bedürfen.

Bezüglich Waldrodung hat es das Amt für Umweltschutz im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unterlassen, eine Anhörung respektive eine Beurteilung durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) einzuholen. Diese Anhörung des BAFU fand nicht vor der Plangenehmigung am 18. Dezember 2018 statt, obwohl sie gemäss Obergericht zwingend hätte erfolgen müssen, da die WOV vom Bund mit rund 9 Mio. Franken mitfinanziert wird. Diese Beurteilungen durch das BAFU müssen grundsätzlich vor dem Genehmigungsverfahren vorliegen, da sie der Genehmigungsbehörde als wesentliche Entscheidungsgrundlage dienen sollte. Der Regierungsrat hat jedoch die Plangenehmigung verfügt, obwohl die Beurteilung des BAFU nicht vorlag. Der Kanton musste folglich in diesem Jahr nachbessern; das Obergericht Uri erachtete diesen bundesverfahrensrechtlichen Verstoss daraufhin als *ausnahmsweise geheilt*. Das BAFU geht aber nach wie vor von einer Standortgebundenheit der WOV aus, was so nicht zutrifft. Die Rechtmässigkeit dieses Vorgehens ist infrage zu stellen.

Mit der Realisierung der WOV soll eine Verkehrslösung im unteren Reusstal geplant und gebaut werden, die den Hochwasserschutz gemäss Volkswille vom 2009 hochhält und gewährleistet. Des Weiteren soll ein Projekt umgesetzt werden, welche die bestmögliche Linienführung aufweist – und zwar zu heutigen Gegebenheiten – und nicht gegen Bundesrecht verstösst. Die WOV ist ein Generationenprojekt und somit mit Verantwortung gegenüber unseren Nachkommen verbunden: Eine potenzielle Gefährdung von Siedlungs- und Industriegebieten durch Hochwasser sowie die Rodung von 15'000 m<sup>2</sup> Wald darf nicht die Art und Weise sein, dieser Verantwortung gerecht zu werden.

Sehr geehrte Damen und Herren, es geht hier nicht um die Infragestellung des Kreditbeschlusses von 2015, sondern vielmehr um dessen *nachhaltige, vernünftige und sichere Verwendung auch für nachkommende Generationen*.

## Antrag

Gestützt auf Art. 123 der Geschäftsordnung des Urner Landrates ersuchen wir den Urner Regierungsrat folgende Massnahmen zu prüfen bzw. zu treffen:

1. Der Regierungsrat wird hiermit aufgefordert, einen Marschhalt beim Projekt WOV einzulegen, bis die Rechtsverfahren erledigt sind.
2. Der Regierungsrat soll die **Standortgebundenheit** der Linienführung und Schächen-Querung gemäss Ausgangslage 2020 zusammen mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU), Herr Michael Huster, Sektionschef Walderhaltung, neu beurteilen und ausarbeiten.
3. Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine externe, unabhängige Expertise in Auftrag zu geben, die aufzeigt, wie sich die Linienführung der Amtsvariante WOV, der mittels V-Einschnitt verbaute Geschiebesammler sowie die Schächen-Querung bei einem 300-Jahrhunderthochwasser auf die betroffenen Siedlungsgebiete und die Industriegebiete Neuland, Werkmatt und Merck & Cie auswirken.

Diesbezüglich wird auf die Regierungsratsantwort vom 29. April 2008, Nr. 2008-235 R-150-15, auf das Postulat „Schächen hoch“ von Oskar Blöchlinger, Altdorf, sowie die erfolgte Hochwasser-Studie, die mit der Wasserversuchsanstalt der ETH Zürich realisiert wurde, verwiesen.

4. Der Regierungsrat soll die Machbarkeit der Linienführung Süd (Alternativvariante WOV Süd) gemäss aktuellen Gegebenheiten nochmals überprüfen, da mit unabhängigen, externen Plänen bewiesen werden kann, dass für die Erstellung des West-Kreisels kein Gebäudeabriss der Rheinmetall RMW erfolgen muss und somit keine Arbeitsplätze gefährdet sind. Auch bedarf es keinem Sicherheitstunnel mit Mehrkosten von 16 Mio. Franken.

Ich danke dem Regierungsrat im Vorfeld, auch im Namen der Zweitunterzeichner, für die Prüfung der parlamentarischen Empfehlung.

Altdorf, 16.12.2020

Alois Arnold 81, Bürglen, SVP  
Erstunterzeichner

Claudia Gisler, Bürglen, CVP  
Zweitunterzeichnerin

Bernadette Arnold, Bürglen, CVP  
Zweitunterzeichnerin

Alois Arnold 65, Bürglen, SVP  
Zweitunterzeichner

Miriam Christen, Bürglen, FDP  
Zweitunterzeichnerin

Ludwig Loretz, Andermatt, FDP  
Zweitunterzeichner