

Faktencheck

Petition IG WOV für alle



Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
Faktencheck Aussagen IG WOV für alle	5

Zusammenfassung

Entlang der Gotthardstrasse zwischen Flüelen und Schattdorf überschreiten **Luft- und Lärmbelastungen** seit Jahren die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Der Kanton Uri ist gesetzlich verpflichtet, die Bevölkerung vor diesen Emissionen zu schützen.

Mit dem regionalen **Gesamtverkehrskonzept** Unteres Reusstal (rGVK UR) wird der Kanton Uri beauftragt, Siedlungsgebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf vom Verkehr zu entlasten. Das wird so auch im **kantonalen Richtplan** verlangt, der vom Landrat und sogar vom Bundesrat ausdrücklich genehmigt wurde. Das rGVK UR zeigt auf, dass mit einer **West-Ost-Verbindungsstrasse** (WOV), **Flankierenden Massnahmen** (FlaMa), einem **A2-Halbanschluss Altdorf Süd** (A2 HAAS), dem Ausbau des **öffentlichen Verkehrs** (öV) und Verbesserungen für den Langsamverkehr (LV) als Gesamtverkehrssystem die Siedlungsgebiete entlastet werden können.

Der Kanton Uri hat in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, Fachleuten und den zuständigen Ämtern mit der WOV und dem A2-Halbanschluss Altdorf Süd eine Lösung erarbeitet. Wenn die WOV in Betrieb ist, muss sichergestellt sein, dass die Siedlungsgebiete entlastet werden. Dazu braucht es zwingend FlaMa. Dieser Lösung hat das Urner Stimmvolk am 18. Oktober 2015 zugestimmt.

Der Kanton Uri hat die Pflicht, Lösungen zu erarbeiten, von denen möglichst viele profitieren. Die Gegnerschaft der WOV hat in den vergangenen Jahren mit falschen oder unvollständigen Angaben die Bevölkerung gezielt verunsichert. Details wurden aus dem Zusammenhang gerissen, Tatsachen verdreht und Folgen dramatisiert.

Eine WOV für alle, ist eine WOV, die das Ziel hat, dass alle im Unteren Reusstal profitieren.

Facts: Mit 9 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm unterstützt der Bund die WOV. Dies unter der Bedingung, dass die WOV zusammen mit den FlaMa die Siedlungsgebiete im Unteren Reusstal deutlich und langfristig von Luft- und Lärmbelastung entlastet. Die WOV ohne FlaMa ist nur eine neue Strasse, die der Bund nicht mitfinanziert.

Für sich alleine ist die WOV weder umweltverträglich, noch wird sie die Luft- und Lärmbelastung in den Siedlungsgebieten vermindern, noch die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr erhöhen und auch nicht zu mehr Lebensqualität führen. Deshalb wurde in der Botschaft versprochen, dass FlaMa umgesetzt werden, um Siedlungsgebiete vom Verkehr zu entlasten. Die WOV ist nur ein Element eines zusammenhängenden Verkehrssystems, um die Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Immissionen zu schützen. Dazu gehören auch folgende weiterführenden Verbesserungen des Verkehrssystems:

- Der geplanten A2-Halbanschluss Altdorf Süd wird durch das ASTRA (Bundesamt für Strassen) finanziert und realisiert. Dies ist ein grosszügiges Entgegenkommen des Bundes. Von der besseren Verkehrsanbindung an die Autobahn A2 werden u. a. auch das Industriegebiet von Schattdorf (direktere Verbindung) und die Schattdorfer Bevölkerung (z. B. Entlastung vom Schwerverkehr in den Siedlungsgebieten) Pendlerinnen und Pendler sowie Unternehmungen (direkten Zugang zum A2-Halbanschluss Altdorf Süd) profitieren. Der A2-Halbanschluss Altdorf Süd wird aber nur gebaut, wenn die WOV realisiert wird.
- Das öV-Angebot wird erweitert und die Anschlüsse werden auf den neuen Kantonsbahnhof und auf die SBB-Anschlüsse ausgerichtet. Das öV-Angebot beinhaltet auch die Tellbus- und Winkelried-Verbindungen über die A2, welche zukünftig über den A2-Halbanschluss Altdorf Süd verkehren.
- Der Langsamverkehr wird gefördert und sicherer. Wenn der Durchgangsverkehr über die WOV fährt, entlastet das die anderen Strassen.

Ohne FlaMa werden die Umweltziele zum Schutz der Bevölkerung nicht erreicht. Wird die WOV ohne FlaMa gebaut, führt dies ebenfalls zu einer Verkehrsverlagerung, allerdings in einem deutlich geringeren Masse. Der bauliche und finanzielle Aufwand für die WOV wäre im Vergleich zum Nutzen dann nur sehr gering. **Wichtig ist, das Gesamtsystem zu betrachten: Insgesamt profitiert die Gemeinde Schattdorf von einer deutlichen Verkehrsentslastung, sofern die FlaMa umgesetzt werden.**

Das Urner Stimmvolk der West-Ost-Verbindungsstrasse am 18. Oktober 2015 zugestimmt und damit auch dem in der Abstimmungsbotschaft aufgeführten Vorgehen und den Massnahmen.

Im Nachhinein ein vom Volk genehmigtes Gesamtkonzept abzuändern, ist unseriös und schadet der Glaubwürdigkeit von Politik und den Behörden.

Faktencheck Aussagen IG WOV für alle

Behauptung IG

Ohne FlaMa ist die WOV ein Gewinn für alle Schattdorferinnen und Schattdorfer

Facts

Ohne FlaMa (Flankierenden Massnahmen) ist die WOV einfach eine zusätzliche Strasse für den Schwer- und den motorisierten Individualverkehr.

- Ohne FlaMa fährt der Durchgangsverkehr weiterhin auf der Gotthardstrasse durch die Siedlungsgebiete.
- Ohne FlaMa bleiben die Menschen entlang der Gotthardstrasse in Schattdorf weiterhin hoher Luft- und Lärmbelastung ausgesetzt.
- Ohne FlaMa wird die Sicherheit für Radfahrende auf der Gotthardstrasse und für Schulkinder nicht verbessert.
- Ohne FlaMa wird die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten nicht erhöht.
- Ohne FlaMa behält die obere Gotthardstrasse ihre starke, trennende Wirkung für den Langsamverkehr und zerschneidet das Siedlungsgebiet von Schattdorf auch in Zukunft.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Auch mit FlaMa verfügt die Gemeinde Schattdorf dank der WOV neu über einen direkten Zugang zum A2-Halbanschluss Altdorf Süd. Davon profitieren der Auto- und Pendlerverkehr sowie Unternehmungen. Auch mit FlaMa erreicht man von Schattdorf oder Bürglen die Autobahn künftig schneller und bequemer.

Ohne FlaMa fährt zu viel Verkehr über die Gotthardstrasse. Die Anwohnerinnen und Anwohner würden weiterhin zu hohem Lärm und den Abgasen ausgesetzt sein. Das wollen Kanton und Gemeinde verhindern.

Ohne FlaMa profitieren nur einige wenige wie z. B. Tankstellen an der Gotthardstrasse, die vom Durchgangsverkehr profitieren.

Ohne FlaMa wird die nachhaltige Entwicklung von Schattdorf als Wohn- und Arbeitsplatz behindert.

Forderung IG

Der Gemeinderat von Schattdorf soll auf das Ziel verzichten, den Durchgangsverkehr um 80 % zu reduzieren.

Facts

Der Kanton Uri als Eigentümer der Gotthardstrasse ist nach Bundesrecht verpflichtet, Menschen (Wohnbevölkerung sowie Arbeitende) und Umwelt vor schädlichen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. Das sieht auch der kantonale Richtplan vor, der behördenverbindlich ist und sowohl vom Landrat wie auch vom Bundesrat genehmigt wurde.

Seit langem ist die Luft- und Lärmbelastung durch den Verkehr in den Siedlungsgebieten entlang der Gotthardstrasse – so auch in Schattdorf – zu hoch und muss dringend und zwingend massiv reduziert werden.

Fazit: Auf die Forderung der IG kann aus gesetzlichen Gründen nicht eingegangen werden. Massgebend für die Lebensqualität der Bevölkerung ist die Luft- und Lärmbelastung. Der Verkehr muss so weit reduziert werden, bis diese Belastungen nicht mehr gesundheitsgefährdend sind. Gemäss heutigem Wissenstand ist dafür eine Reduktion des Durchgangsverkehrs um 80 Prozent nötig.



Der Verkehr in Schattdorf wird insgesamt stark reduziert. Dank einem umfangreichen Monitoring sind die Verkehrszahlen genau bekannt. Im Bild: Die automatischen Messstationen werden im Jahr 2016 auf der Gotthardstrasse angebracht. Praktisch auf jeder Strasse gibt es solche automatischen Messstellen.

Behauptung IG

Die Vereinbarung zwischen Gemeinde und Kanton zu den Flankierenden Massnahmen wurde der Bevölkerung vorenthalten.

Facts

Die Vereinbarungen entstanden auf Wunsch der betroffenen Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Damit stellen sie sicher, dass sich der Kanton Uri an die gemachten Versprechen hält und die Entlastung der Siedlungsgebiete vom Verkehr durchsetzt.

Die Vereinbarungen sind keine Geheimdokumente. Sie wurden den Landrätinnen und Landräten vollständig zugestellt. Welche FlaMa vereinbart wurden, stand auch in der Abstimmungsbroschüre vom 18. Oktober 2015:

***Auszug:** Flankierende Massnahmen, Siedlung entlasten, Verkehr neu lenken. Gemeinde Schattdorf, Gotthardstrasse: Auf dem Abschnitt Crivelli-Kapelle bis Kreisel Rynächt sind in Absprache mit dem Gemeinderat Schattdorf moderate verkehrsberuhigende Massnahmen geplant. Verbessert werden im Bereich Adlergarten/Ringstrasse die Fussgängerübergänge. Neu werden beidseitig durchgehende Radstreifen markiert. Mit der Umgestaltung des Knotens Schächen wird die Einfahrt in die Gotthardstrasse Richtung Schattdorf so gestaltet, dass sie für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist. Im Rahmen des Strassenunterhalts wird zudem der Knoten Adlergarten saniert. Die neue Kreuzung wird die Verbindung Gotthardstrasse zur Dorfstrasse verbessern (Vortrittsberechtigung für den Bus) und wird vor Inbetriebnahme der WOV erstellt. (Quelle: Abstimmungsbroschüre des Kantons Uri, Oktober 2015)*

Der Öffentlichkeit wurden viele Gelegenheiten geboten, sich über das Projekt WOV / FlaMa zu informieren:

- Regelmässige Medienmitteilungen
- Infoveranstaltungen
- Ausstellungen
- Orientierungen, insbesondere auch für Direktbetroffene
- Einzelbesprechungen

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

- Der Inhalt der Vereinbarungen wurde von Anfang an transparent kommuniziert.
- Alle hatten zahlreiche Möglichkeiten, sich über den Inhalt zu informieren.
- Die vereinbarten FlaMa sind in der Abstimmungsbroschüre detailliert und öffentlich zugänglich aufgeführt.

Behauptung IG

Die Flankierenden Massnahmen auf der Gotthardstrasse führen zu Umwegverkehr über die Dorf- und Adlergartenstrasse.

Facts

Ziel des Kantons Uri und der Gemeinde Schattdorf ist, den Verkehr in den Siedlungsgebieten zu reduzieren. Dazu gehören auch die Siedlungsgebiete entlang der Dorf- und Adlergartenstrasse.

- Der heutige Durchgangsverkehr auf der Gotthardstrasse wird durch FlaMa auf die WOV gelenkt. So fahren nur noch Personen nach Schattdorf, die dort wohnen oder etwas zu erledigen haben.
- Die Gotthardstrasse in Schattdorf ist nach wie vor mit Tempo 50 befahrbar.
- Die Gotthardstrasse als Ganzes wird nicht verengt. Angepasst wird nur der Einmündungsbereich Gotthardstrasse/Dorfstrasse.
- Für den Veloverkehr werden auf der Gotthardstrasse Radstreifen markiert. Das erhöht die Sicherheit und Attraktivität für Radfahrende.
- Fussgängerquerungen werden mit Mittelinseln ausgestattet damit auch die schwächsten Verkehrsteilnehmer die Strasse sicher queren können.
- In der «Gesamtschau Verkehr», welche die Gemeinde Schattdorf unter Mitwirkung des Kantons Uri erarbeitet hat, ist vorgesehen, dass der heutige Durchgangsverkehr beim Kreisel Rynächt auf die Umfahrungsstrasse gelenkt wird. Zudem soll der Knoten Texaid/Militärstrasse so ausgestaltet werden, dass die Hauptrichtung des Verkehrs in Richtung Industriezone und nicht in Richtung Gotthardstrasse gelenkt wird.
- Für den «hausgemachten» Schattdorfer Verkehr gilt: Die Strecke via Dorf- und Adlergartenstrasse ist viel unattraktiver, als der Weg über die Gotthardstrasse. Wieso sollte jemand den längeren Weg durchs Dorf fahren, wenn er auf der Gotthardstrasse schneller ist?

Um die Wirksamkeit der FlaMa zu überprüfen, hat der Kanton Uri ein umfangreiches Monitoring aufgebaut. Das Verkehrsaufkommen auf den Schattdorfer Strassen, die Luftbelastung und die Lärmemissionen sind und werden genau erfasst. Sollte das Monitoring wider Erwarten zeigen, dass die Ziele nicht erreicht werden, werden zusätzlich einschränkende Massnahmen gemeinsam mit der Gemeinde Schattdorf geprüft und umgesetzt. Die Gemeinde Schattdorf kann z. B. auf der Dorfstrasse ein Verbot für Lastwagen verfügen und nur noch Zubringerdienste gestatten.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

In Schattdorf wurde in den vergangenen Jahren viel Gebaut. Das führt zwangsläufig zu Mehrverkehr. Wird nichts unternommen, wächst das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren ungehindert an.

Dank WOV und FlaMa gelingt es, dass Schattdorf insgesamt von unnötigem Verkehr entlastet wird.

Behauptung

Die Bevölkerung wurde nicht in die Entscheidungsfindung mit einbezogen.

Facts

Zur WOV fand am 18. Oktober 2015 eine Volksabstimmung statt. Vor der Abstimmung wurde die WOV – wie wohl kein anderes Urner Abstimmungsthema – sehr breit diskutiert. Bereits bei der Erarbeitung des kantonalen Richtplans war sie ein grosses Thema.

Der Termin für die öffentliche Planaufgabe hat sich gerade wegen des transparenten und offenen Planungsprozesses immer wieder verschoben. Mindestens ein bis einhalb Jahre wurden für zusätzliche Abstimmungen mit Gemeinden, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Verbänden aufgewendet. Das umfangreiche Mitwirkungsverfahren (Bevölkerung, Anwohnerinnen und Anwohner, Politik, Verbände, Gewerbe etc.) war sehr intensiv – es gibt kein vergleichbares kantonales Projekt, bei dem sich die Bevölkerung entsprechend stark in die technische Planung einbringen konnte.

- Eine breit abgestützte Begleitgruppe war eng in die Planung der WOV miteinbezogen.
- Urner Medien informierten ausführlich über die Fortschritte im Projekt sowie über die Widerstände und Vorbehalte von Interessengruppen.
- Zahlreiche Infoveranstaltungen fanden statt, zu der direkt Betroffene, Umweltverbände, Gemeinden, Behördenmitglieder und nicht zuletzt die Öffentlichkeit eingeladen waren.
- Vor der offiziellen Projektauflage organisierte die Baudirektion eine mehrwöchige öffentliche Ausstellung zur WOV und den FlaMa.
- Die Baudirektion stand und steht gerne zur Besprechung von Anliegen zur Verfügung.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Der Kanton Uri hat stets transparent und ausführlich informiert. Alle Unterlagen, Pläne und Abklärungen waren – und sind – öffentlich zugänglich.

Es gab in den letzten Jahrzehnten wohl kein Projekt im Kanton Uri, das von einer so intensiven Mitwirkung profitiert hat und bei dem die Bevölkerung so viele Mitsprachemöglichkeiten hatte.

Behauptung IG, Sicherheit

Durch die Gleichstellung Gotthardstrasse, Dorfstrasse und Adlergartenstrasse wird das Verkehrsaufkommen im Dorfzentrum verringert, das Unfallrisiko minimiert.

Facts

- Auf der Gotthardstrasse, Dorfstrasse und Adlergartenstrasse gelten heute schon Tempo 50 – in diesem Sinne sind die Strassen gleichgestellt.
- Auf der Gotthardstrasse sind aktuell keine Temporeduktionen vorgesehen; auch nicht im nördlichen Teil der Gotthardstrasse Schattdorf. Es wird versucht, die Verlagerung mit anderen Massnahmen zu erreichen. Dies geht insbesondere auf die Direktiven des Landrates zurück, die im November 2014 vom Parlament und gestützt durch die landrätliche Baukommission verabschiedet wurden.
- FlaMa werden so ausgestaltet, dass die Erreichbarkeit der Schattdorfer Siedlungs- und Gewerbegebiete in allen Teilen gewährleistet bleibt.
- Der Durchgangsverkehr umfährt Schattdorf; in Schattdorf fährt künftig der «hausgemachte» Verkehr, also Automobilistinnen und Automobilisten, die in Schattdorf wohnen oder im Dorf einen Arbeitsplatz haben.
- Werden die Strassen in Schattdorf insgesamt vom Transitverkehr entlastet hat es mehr Platz für Langsamverkehr, öV und Raum für die Dorfentwicklung.
- Der von der IG propagierte Kreisel mit vier Armen, die teilweise zu eng beieinanderliegen, steigt das Unfallrisiko deutlich. Der IG-Kreisel ist falsch konstruiert. Er bringt keine Verbesserung für die Schattdorfer, sondern nur mehr unnötige Gefahren. Der IG-Kreisel ist eine «Unfallmaschine».

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Das Verkehrsaufkommen in Schattdorf wird sich dank den FlaMa insgesamt deutlich verringern.



Schattdorf soll sich gezielt entwickeln können und der Bevölkerung eine hohe Lebensqualität bieten. Grundlage dafür ist die Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Behauptung IG, Flexibilität

Durch die direkte Einmündung der Gotthardstrasse in den Kreisel Schächen wird für Dorffeste, Sportevents usw. ein Verkehrs-Bypass offengehalten.

Facts

Die WOV verbessert die Möglichkeiten für den Bypass-Verkehr. Mit der WOV verfügt Schattdorf über eine attraktive, rasche und permanente Umfahrung. Zudem bleibt die Strecke via Gotthardstrasse immer offen und befahrbar.

- Für Schattdorfer Events können Gäste von Süden und Norden her die Veranstaltung erreichen. Die WOV ist eine zusätzliche grosse Umfahrung, die den Festbetreibern von Nutzen sein wird.
- Für Events ausserhalb der Gemeinde Schattdorf wird der Verkehr über die WOV umgeleitet und fährt nicht mehr durch Schattdorf hindurch. Damit werden die Siedlungsgebiete entlastet.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Die Umfahrungsmöglichkeiten werden mit WOV besser.



Schattdorf wird wesentlich besser erschlossen und wird via WOV direkt an den A2-Halbanschluss Altdorf Süd angeschlossen.

Behauptung IG, Kostenersparnis

Auf der Gotthardstrasse braucht es kostspielige Umbauten und es werden Hindernisse für den Autoverkehr gebaut.

Facts

Der Urner Landrat hat am 19. November 2014 der Regierung empfohlen, bei der Ausgestaltung der FlaMa nur die absolut notwendigsten Massnahmen umzusetzen. Die FlaMa in Schattdorf werden wie folgt aussehen:

Gemeinde Schattdorf, Gotthardstrasse: Auf dem Abschnitt Crivelli-Kapelle bis Kreisler Rynächt sind in Absprache mit dem Gemeinderat Schattdorf moderate verkehrsberuhigende Massnahmen geplant. Verbessert werden im Bereich Adlergarten/Ringstrasse die Fussgängerübergänge. Neu werden Radstreifen markiert. Mit der Umgestaltung des Knotens Schächen wird die Einfahrt in die Gotthardstrasse Richtung Schattdorf so gestaltet, dass sie für den Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist. Im Rahmen des Strassenunterhalts wird zudem der Knoten Adlergarten saniert. Die neue Kreuzung wird die Verbindung Gotthardstrasse zur Dorfstrasse verbessern (Vortrittsberechtigung für den Bus) und wird vor Inbetriebnahme der WOV erstellt.» (Quelle: Abstimmungsbroschüre des Kantons Uri, Oktober 2015)

- Es werden weder ganze Strassen verengt, noch Hindernisse oder Erhöhungen (z. B. vertikale Versätze) auf der Strasse eingebaut.
- Auf der Gotthardstrasse bleibt Tempo 50.
- Die Einfahrt von der Dorfstrasse in die Gotthardstrasse beim Kreisler Schächen ist für alle Fahrzeuge möglich. Das heisst, auch Lastwagen mit Anhängern im Zubringerdienst können diese Verbindung befahren. Die Schleppkurven wurden geometrisch überprüft und die Befahrbarkeit nachgewiesen.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Es werde nur die notwendigsten FlaMa ausgeführt, wie sie in der Abstimmungsbroschüre beschrieben sind.



Die Einfahrt von der Dorfstrasse in die Gotthardstrasse beim Kreisler Schächen ist für alle Fahrzeuge möglich. Der Durchgangsverkehr fährt bequemer über die WOV.

Behauptung IG, Aufwertung

Durch den vierarmigen Kreiselschächten profitieren alle Wohnquartiere von der Verkehrsentslastung.

Facts

- Ein vierarmiger Kreiselschächten macht die Gotthardstrasse attraktiv für den Durchgangsverkehr. Der Verkehr würde auf den gleichen Strassen durch Schattdorf fließen, wie bisher. Die Verkehrsmenge durch Schattdorf würde nicht verringert, das klar den raumplanerischen und verkehrlichen Zielen des Kantons widerspricht.
- Der von der IG aufgezeichnete vierarmige Kreiselschächten ist eine regelrechte «Unfallmaschine» und darf so gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) nicht gebaut werden. Es wäre schlicht nicht möglich, diesen Kreiselschächten so umzusetzen.
- Ein vierarmiger Kreiselschächten, der annähernd sicher wäre, braucht eine andere Lage und entsprechend viel Landerwerb. Der Sportplatz des FC Schattdorf könnte in Bedrängnis geraten und die Crivellikapelle müsste wohl verschoben werden. Auch die Tankstelle oder private Liegenschaften könnten betroffen sein.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Der vierarmige Kreiselschächten trägt nichts zur Verkehrsentslastung bei. Das Gegenteil ist der Fall!

Der IG-Kreiselschächten ist falsch konstruiert und wird so zu einer Unfallmaschine.

Ein vierarmiger Kreiselschächten wäre machbar, allerdings braucht dieser erheblich mehr Land (Gefährdung Fussballplatz, Verlegung Kapelle, evtl. Gebäudeabbruch) und wäre damit viel teurer in Anbetracht der Sicherheitsnormen nicht bewilligungsfähig.



Ziel ist eine Verkehrsentslastung von Schattdorf. Das wird mit dem dreiarmigen Kreiselschächten erreicht.

Behauptung IG, Flexibilität

Durch die direkte Einmündung der Gotthardstrasse in den Kreisel Schächen werden Rückstaus verhindert.

Facts

- Die beiden Ein- und Ausfahrten auf der Schattdorfer Seite des IG-Kreisels liegen viel zu eng beieinander.
- Die Übersicht für die Verkehrsteilnehmenden ist schlecht, damit steigt das Unfallrisiko.
- Die Situation für den Langsamverkehr im und neben dem Kreisel ist gefährlicher.
- Kollisionen und Unfälle sind vorprogrammiert.
- Der dreiarmlige Kreisel Schächen kann das Verkehrsaufkommen gut bewältigen. Mögliche Wartezeiten sind wären minim.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

- Die IG hat einen Fantasie-Plan gezeichnet. Fernab von der täglichen Realität, ohne jegliches Fachwissen.
- Beim IG-Kreisel sind Rückstaus – auch aufgrund von Unfällen – eher zu erwarten als beim dreiarmligen.
- Der aufgezeichnete, vierarmige Kreisel hat eine geringere Kapazität.
- Ob drei- oder vierarmig, bei neuralgischen Punkten kann es zu Spitzenzeiten zu Wartezeiten kommen.
- Beim dreiarmligen Kreisel ist ein flüssiges Ein- und Ausfahren gewährleistet, im Gegensatz zum vierarmigen IG-Kreisel, der verkehrlich untauglich ist.

Behauptung IG

Lastwagen und der öffentliche Verkehr können den geplanten Kreisel Schächen schlecht befahren.

Facts

- Der Kanton Uri muss sich an Baunormen und Richtlinien halten.
- Bevor das Projekt zur Plangenehmigung eingereicht wird, muss nachgewiesen werden, dass alle Fahrzeuge den Kreisel problemlos befahren können.
- Die Kreiselgeometrie ist auf die Schleppkurven und die Fahrzeuggeometrie aller heute in Gebrauch stehender Busse, Lastwagen usw. abgestimmt.
- Die Baudirektion hat zusammen mit der Auto AG Uri, der Transportgemeinschaft Uri und den Fachstellen von Bund und Kanton die Ein-/Ausfahrten und Radien der gebauten und geplanten Kreisel in Uri genau überprüft (auch für Sondertransporte).
- Es ist sogar möglich, dass künftige Buslinien auch via Gotthardstrasse Schattdorf fahren können.
- Lastwagen kommen – wenn sie denn etwas anzuliefern haben – nach wie vor via Gotthardstrasse nach Schattdorf.
- Ziel ist aber, dass die Anlieferungen zum Industriegebiet nicht mehr durch Schattdorf fahren, sondern den neuen attraktiven A2-Halbanschluss Altdorf Süd nutzen.

Fazit: Die Behauptung der IG ist falsch.

Die Prüfung mit der Auto AG Uri und der Transportgemeinschaft Uri hat gezeigt, dass Busse und Lastwagen den Kreisel Schächen problemlos befahren können.



Die neu gestaltete Einmündung Gotthardstrasse/Dorfstrasse kann von allen gängigen Fahrzeugen befahren werden.

Behauptung IG

Der vierarmige Kreisel bringt mehr Sicherheit und Flexibilität im Nahverkehr, Kostenersparnis und eine Aufwertung der Gemeinde Schattdorf.

Facts

- Der IG-Kreisel ist ein Fantasieprodukt und entbehrt jeglicher Praxistauglichkeit.
- Er ist sicherheitstechnisch so mangelhaft, dass er nicht bewilligt werden kann, z. B. liegen die beiden Ein- und Ausfahrten auf der Schattdorfer Seite viel zu eng beieinander. Die Übersicht für die Verkehrsteilnehmenden ist schlecht.
- Die Situation für den Langsamverkehr im und neben dem Kreisel ist gefährlicher. Der vierarmige Kreisel Schächen führt dazu, dass Radfahrende und zu Fuss Gehende zwei Strassen statt nur einer überqueren müssen. Dies würde z. B. die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, welche das Kollegium besuchen, verschlechtern.
- Kollisionen und Unfälle sind vorprogrammiert.
- Der vierarmige Kreisel ist im Bau und im Unterhalt teurer als der dreiarmige und braucht mehr Platz.

Fazit: Die Behauptungen der IG sind falsch.

Der vierarmige Kreisel kann aus groben sicherheitstechnischen Mängel nicht realisiert werden. Der vierarmige Kreisel ist im Bau und im Unterhalt nicht billiger, sondern teurer als der dreiarmige.

Es ist nicht die Form des Kreisels, die die Gemeinde Schattdorf aufwerten wird. Die Aufwertung entsteht durch eine Reduktion des Durchgangsverkehrs, der Schattdorf ausser Luft- und Lärmbelastung nichts bringt.

Behauptung IG

Die Baudirektion hat einen Sicherheitsbericht zum Knoten Schächen erstellen lassen, der erhebliche Mängel aufzeigt.

Facts

- Die Baudirektion lässt grössere Verkehrsprojekte im Planungsstadium von externen, zertifizierten Sicherheitsexperten überprüfen.
- Das Road Safety Audit (RSA) zeigt auf, wo überall ein Projekt von den geltenden Normen abweicht. Das RSA richtet sich ausdrücklich an Fachplaner.
- Bei der Planung von Strassen müssen Kompromisse zwischen den unterschiedlichen Interessen verschiedener Beteiligter eingegangen werden. Geografie, Bebauung, verschiedene Interessen der Verkehrsteilnehmer etc. müssen gegeneinander abgewogen werden.
- Das RSA zum Knoten Schächen hat in einem frühen Planungsstadium aufgezeigt, wo Abweichungen zu den geltenden Normen vorkommen.
- Die Inputs sind in die weitere Planung eingeflossen, so dass die Anliegen der Verkehrssicherheit bereits vor dem Bau einfließen konnten.

Fazit: Die Behauptungen der IG sind irreführend.

Der Knoten Schächen wurde sicherheitstechnisch fundiert überprüft. Die IG will das RSA ausnutzen, um das Projekt zu bekämpfen. Das RSA ist jedoch nicht mehr repräsentativ, da diverse Mängel in der weiteren Planung behoben werden konnten.

Bei der Auflage wurden alle notwendigen Dokumente aufgelegt. Die Einsprachen und Beschwerden – auch betreffend Sicherheit – wurden zwischenzeitlich sogar auf Stufe Bundesgericht behandelt.



BAUDIREKTION
AMT FÜR TIEFBAU