



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

9. Dezember 2025

Nr. 2025-737 R-150-10 Interpellation Flavio Gisler, Schattdorf, zur Entlastung der Gemeinde Schattdorf vom Durchgangsverkehr; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 24. September 2025 reichte Landrat Flavio Gisler, Schattdorf, zusammen mit Zweitunterzeichner Franz Gisler, Schattdorf, eine Interpellation zur Entlastung der Gemeinde Schattdorf vom Durchgangsverkehr ein.

Die Interpellanten führen in ihrer Begründung aus, dass die neue West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) zwar am 26. August 2025 eröffnet, baulich jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen sei. Insbesondere aufgrund der Bauarbeiten an der Gotthardstrasse in Schattdorf verzeichnet das Dorf derzeit eine Zunahme des Verkehrsaufkommens: Sowohl der Durchgangs- als auch der dorfinterne Verkehr würden die Dorfstrasse statt der Gotthardstrasse nutzen. Die Bevölkerung befürchte, dass dieser Zustand bestehen bleibe, insbesondere wenn die direkte Ausfahrt aus dem neuen Kreisel beim Knoten Schächen in die Gotthardstrasse wegfallen werde. Ferner würden Gerüchte über eine Umbau-Massnahme zur 30 km/h-Zone in der Gotthardstrasse kursieren, obwohl dies bislang von offizieller Seite nie kommuniziert worden sei.

Mit der Gemeinde sei eine Vereinbarung getroffen worden, wonach der Durchgangsverkehr nach Inbetriebnahme der WOV spürbar reduziert werden solle. Diese Zielumsetzung stehe jedoch noch aus: Aktuell funktioniere die WOV noch nicht als wirkliche Entlastungsstrecke für Schattdorf. Grundsätzlich befinde sich zudem der geplante Autobahn-Halbanschluss Altdorf Süd, ein zentrales Element für den Erfolg der WOV, noch nicht im Bau und habe deshalb nicht gleichzeitig mit der WOV eröffnet werden können. Daher besteht gemäss den Interpellanten Handlungsbedarf zur Umsetzung der Verkehrsentslastung in Zusammenarbeit mit Schattdorf.

In diesem Zusammenhang wenden sich die Interpellanten mit acht Fragen an den Regierungsrat.

II. Antwort des Regierungsrats

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

Direktive zwei verlangte, dass aufgezeigt wird, welche flankierenden Massnahmen (FlaMa) aufgrund der Handlungsweisung im Richtplan im Sinne einer minimalen Ausbauvariante umgesetzt werden müssen. Zudem sei auszuführen, 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 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 als Minimalmassnahmen einzig die beiden Knoten Schächen und Adlergarten umgestaltet. Auf weitere Massnahmen auf der Gotthardstrasse, auf der Adlergartenstrasse und auf der Dorfstrasse Schattdorf wurde verzichtet. Hier sollten 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 der FlaMa wurden mit den Gemeinden Altdorf, Bürglen und insbesondere Schattdorf vertiefte Gespräche geführt, die zur verträglichen Lösung im Sinne einer minimalen Ausbauvariante der FlaMa geführt haben. Alle Gemeinden haben die Vereinbarungen rechtsgültig unterzeichnet. Die Vereinbarungen regeln auch, wie vorzugehen ist, falls die Verlagerungsziele des Durchgangsverkehrs nicht erreicht werden.

Am 27. Mai 2015 beriet der Urner Landrat die überarbeitete WOV-Vorlage und die im November 2014 auferlegten Direktiven. Nach erneuter Debatte hiess der Landrat die WOV-Vorlage mit 40 zu 13 Stimmen gut. Der Landrat verfügte zu diesem Zeitpunkt über alle geforderten Informationen, insbesondere wurden den Landrätinnen und Landräten die Vereinbarungen mit den Gemeinden zugestellt und in der Landratsdebatte die geplante Neugestaltung des Knotens Schächen mit einem dreiarmigen Kreislauf aufgezeigt.

1. *Wurden bereits erste Verkehrszählungen durchgeführt und wie sehen die ersten Zahlen aus?*

Die flächendeckenden Verkehrszählungen laufen seit mehreren Jahren, wodurch Vergleichsdaten zu vor und nach der Inbetriebnahme vorliegen. Da jedoch noch nicht alle Massnahmen der ersten Etappe umgesetzt und die WOV erst seit kurzer Zeit in Betrieb ist, lassen sich derzeit noch keine Schlussfolgerungen zur Entwicklung des Verkehrs ziehen. Im ersten Monat wurden auf der WOV täglich über 7'000 Autofahrten verzeichnet. Die subjektiven Eindrücke lassen jedoch erkennen, dass sich der Verkehr auf die WOV verlagert. Gerade in Schattdorf sind die Arbeiten und die Verkehrsflüsse durch die Baustellen, etwa beim Knoten Schächen mit temporärer Teilsperrung der Gotthardstrasse, stark verzerrt. Im November wurden die Bauarbeiten fertiggestellt. Die Baudirektion wird nun die Verkehrszahlen mit dem flächendeckenden Verkehrsmonitoring genau aufnehmen und auswerten. Verlässliche Zahlen liegen erst nach einer Beobachtungsphase von mindestens einem Jahr vor.

2. *Wie sieht die vertragliche Regelung der Reduktion des Durchgangsverkehrs zwischen dem Kanton Uri und der Gemeinde Schattdorf aus?*

Wie erwähnt, wurden bereits vor der Abstimmung zur WOV Vereinbarungen mit den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf getroffen. Darin ist geregelt, welche Ziele betreffend Durchgangsverkehr und Entlastung der Siedlungsgebiete erreicht werden sollen. In der Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde vom März 2015 wird in Artikel 4 festgehalten:

Artikel 4 Inhaltliche Festlegungen der Flankierenden Massnahmen

¹ Als flankierend gelten alle Massnahmen, die darauf ausgerichtet sind, Immissionen wirksam zu reduzieren und die Siedlungsqualität zu verbessern:

- a. durch wesentliche Reduktion der Verkehrsmenge in den Siedlungsgebieten;
- b. die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, die neue Strassenverbindung zwischen der Unterführung Wysshus und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächenbrücke (West-Ost-Verbindungsstrasse) zu nutzen und die angrenzenden Siedlungsgebiete zu umfahren;
- c. die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, auf den öV umzusteigen;
- d. die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, das Velo zu benützen oder zu Fuss zu gehen.

² Voraussetzung für die Ausgestaltung der Flankierenden Massnahmen ist, dass sie geeignet sind, die Umweltschutz- und Verkehrsentlastungsziele gemäss Artikel 2 zu erreichen. Die Umweltschutzziele richten sich nach der Umweltgesetzgebung und der projektspezifischen Umweltverträglichkeitsprüfung.

Bei der Verkehrsentlastung muss der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) zumindest um die Menge des Durchgangsverkehrs (vgl. Art. 2 Bst. c) reduziert werden.

³ Die Einführung der Flankierenden Massnahmen erfolgt vorerst mit wenigen Massnahmen im Siedlungsgebiet entlang der Gotthardstrasse: Die Gotthardstrasse wird gegenüber der Adlergartenstrasse nicht mehr höher eingestuft. Und die Abzweigung ab Knoten Schächen erfolgt mit zwei Richtungswechseln von 90 Grad (gemäss der Skizze der Metron AG). Wenn das Monitoring zeigt, dass die Ziele nicht erreicht werden, sind zusätzlich einschränkende Massnahmen gemeinsam mit der Gemeinde Schattdorf zu prüfen und umzusetzen. Dies können beispielsweise verkehrslenkende Massnahmen sein. Diese sind vom Kanton zu finanzieren.

⁴ Das Amt für Umweltschutz führt das Monitoring für die Umweltziele und das Amt für Tiefbau für die Verkehrsziele durch und sie prüfen regelmässig die Einhaltung der Grenzwerte (Luft und Lärm) und des DTVs.

⁵ Die minimal notwendigen Flankierenden Massnahmen in Schattdorf wurden gemeinsam von der Baudirektion Uri und dem Gemeinderat Schattdorf erarbeitet. Sie präsentieren sich wie folgt:

- Auf der Gotthardstrasse Schattdorf gilt generell Tempo 50. Die Fussgängerübergänge zwischen dem Knoten Militärstrasse und Adlergarten werden mit Mittelinseln (insgesamt drei Stück) versehen und die Fussgängerstreifen werden, wenn nötig, neu markiert. Dies führt insbesondere zu einer Steigerung der Schulwegsicherheit und Fussgängersicherheit.
- Der Langsamverkehr wird gezielt gefördert: Vom Knoten Militärstrasse und Gotthardstrasse bis zum Knoten Adlergarten wird im bestehenden Strassenquerschnitt in jeder Fahrtrichtung (zirka 800 m) ein Radstreifen markiert. Die Fussgängerübergänge werden mit Mittelinseln (drei Stück) versehen und die Fussgängerstreifen werden, wenn nötig, neu markiert. Die Signalisationen (Innerortstafel, Geschwindigkeiten, Standort eines Fussgängerstreifens, Inselfosten, usw.) werden an die neuen Verhältnisse angepasst.
- Vom Knoten Adlergarten bis zum Knoten Gotthardstrasse und Grünenwaldstrasse wird im bestehenden Strassenquerschnitt eine Kernfahrbahn eingerichtet und beidseits der Strasse ein Radstreifen auf einer Länge von ungefähr 700 m markiert.

⁶ Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a ist dann wesentlich, wenn der Durchgangsverkehr auf der Gotthardstrasse und auf der Dorfstrasse und Adlergartenstrasse gegenüber dem Jahr 2014 um mindestens 80 Prozent abnimmt.

⁷ Zusätzlich einschränkende Massnahmen im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 können ebenso (verkehrslenkende) Massnahmen entlang der Dorfstrasse und Adlergartenstrasse sowie der Rüttistrasse sein, nämlich dann, wenn das Monitoring zeigt, dass die Verkehrsteilnehmer trotz Massnahmen der Gemeinde im zentralen Bereich (Temporeduktionsmassnahmen) auf diese Strecke ausweichen. Solche verkehrslenkenden Massnahmen müssen dann ebenso auf der Dorfstrasse, Adlergartenstrasse und Rüttistrasse durch den Kanton finanziert werden.

3. *Wie stark hat der Verkehr im Dorf Schattdorf zugenommen? Wurden Zahlen dazu erhoben?*

Der Mehrverkehr im Dorf ist auf die Baustelle an der Gotthardstrasse zurückzuführen, die noch bis Ende November 2025 in Betrieb war. Der Verkehr wurde temporär über das Dorf umgeleitet, da die Gotthardstrasse aufgrund der Bauarbeiten und der engen Platzverhältnisse bei der Crivelli-Kapelle temporär teilweise gesperrt war. Die Situation sollte sich inzwischen normalisiert haben. Wie bereits erwähnt, läuft das Monitoring und erst nach ein bis zwei Jahren können verlässliche Aussagen zur Verkehrsentwicklung gemacht werden.

4. *Wie sehen die flankierenden Massnahmen in Schattdorf (Gotthardstrasse, Adlergarten- und Dorfstrasse) aus, nachdem die aktuellen baulichen Massnahmen umgesetzt sind? Wie sieht der Fahrplan bezüglich flankierender Massnahmen in Schattdorf aus?*

Die Massnahmen sind in Artikel 4 Absatz 5 der Vereinbarung beschrieben (vgl. Antwort zur Frage zwei). Ein Fahrplan sieht vor, dass nach Abschluss der aktuellen Bauarbeiten eine gestaffelte Umset-

zung erfolgt - zunächst mit Markierungen und Signalisationen und mittelfristig mit baulichen Massnahmen. Was das Gemeindegebiet und den Gemeindestrassen betrifft, arbeitet der Gemeinderat derzeit an weiteren verkehrlichen Massnahmen, wie an der Gemeindeversammlung vom November 2025 orientiert wurde.

5. *Wer finanziert diese flankierenden Massnahmen?*

Die Finanzierung erfolgt gemeinsam durch Kanton und Gemeinde. Die Aufteilung richtet sich nach Kapitel 4 der Vereinbarung vom März 2015 und dem Strassengesetz (RB 50.1111).

4. Kapitel: **FINANZIERUNG DER MASSNAHMEN**

Artikel 14 Grundsatz

¹ Grundsätzlich trägt jede Partei die Kosten, die mit ihren gesetzlichen Verpflichtungen zusammenhängen, soweit diese Vereinbarung nichts anderes bestimmt.

² Der Kanton verzichtet darauf, seine bisherigen Leistungen, die er im Zusammenhang mit den bisherigen Planungen erbracht hat, der Gemeinde in Rechnung zu stellen.

³ Die Gesamtkosten für die Projektierung und den Bau bzw. die Umsetzung der notwendigen Flankierenden Massnahmen entlang der heutigen Kantonsstrasse, einschliesslich allfälligem Landerwerb und erforderlichen Strassenanpassungen, werden nach den nachstehenden Regeln vom Kanton bzw. von der Gemeinde übernommen.

⁴ Vorbehalten bleibt eine Überwälzung der Kosten auf Dritte.

⁵ Verlegungen von Werkleitungen gehen zu Lasten des jeweiligen Werkeigentümers.

Artikel 15 Kostentragung

a) Kanton

¹ Falls zu einem späteren Zeitpunkt die Abtretung der Gotthardstrasse Schattdorf gewünscht wird, gilt folgende Abmachung: Der Kanton übergibt der Gemeinde die abzuklassierenden Strassen und Strassenabschnitte entlang der Achse gemäss Absatz 2 in gutem, der aktuellen Funktion angepasstem Zustand oder mit entsprechender Entschädigung (Abtretung gemäss Strassengesetz [StrG]; RB 50.1111).

² Der Kanton trägt die Kosten für die notwendigen baulichen Massnahmen auf den heutigen Kantonsstrassen im Rahmen der Instandsetzung der Strassen. Dazu gehören Massnahmen, die zur Erhaltung oder Sicherstellung der Funktion der abzuklassierenden Strassen und Strassenabschnitte (als künftige Gemeindestrassen) aus technischen, aus betrieblichen oder gestalterischen Gründen notwendig sind, wobei sich das «gestalterisch» auf die technische Gestaltung bezieht.

³ Verkehrslenkende und Flankierende Massnahmen, im Sinne von Artikel 4 dieser Vereinbarung, trägt der Kanton, sofern und soweit sie in einem direkten, funktionalen Zusammenhang mit dem rGVK UR stehen.

⁴ Neubaumassnahmen und Anpassungen an Zufahrtsbereichen zu den überkommunalen Strassen gehen zu Lasten des Kantons.

⁵ Zeigt das Monitoring, dass der motorisierte Durchgangsverkehr nach Eröffnung der West-Ost-Verbindungsstrasse auf Gemeinde- oder Quartierstrassen ausweicht bzw. keine wesentliche Reduktion des Durchgangsverkehrs erreicht wird, so sind allfällige verkehrslenkende Massnahmen auf diesen Strassen durch den Kanton zu finanzieren. Voraussetzung ist, dass die Gemeinde bereits Massnahmen ergriffen hat, um den Durchgangsverkehr einzudämmen.

Artikel 16 b) Gemeinde

¹ Die Gemeinde trägt die notwendigen Massnahmen auf den Gemeindestrassen und übrigen öffentlichen Strassen.

² Erweiterte Bedürfnisse für Aufwertung, Umgestaltung usw. trägt die Gemeinde.

6. *Was wird unternommen, sofern der Mehrverkehr in der Dorfstrasse in Schattdorf nach Abschluss der baulichen Massnahmen bleibt?*

Ziel des Kantons ist es, den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Als Referenz wird der Verkehr seit mehreren Jahren gemessen. Beim Durchgangsverkehr sind die Zielwerte in Artikel 4 Absatz 5 der Vereinbarung vom März 2015 festgelegt (vgl. Antwort zu Frage zwei). Werden diese mit den aktuellen Massnahmen nicht erreicht, werden zusätzliche Schritte zwischen Kanton und Gemeinde vereinbart. Natürlich entwickelt sich Schattdorf gemeindeintern weiter. Je nach Siedlungsentwicklung kann sich auf der Dorfstrasse ein geringer «hausgemachter» Mehrverkehr ergeben.

7. *Wäre es eine Option, das Tempolimit im Dorfkern, allenfalls im erweiterten Dorfkern Schattdorf, auf 30 km/h festzulegen?*

Ein Tempolimit von 30 km/h im Dorfkern - bzw. in einem erweiterten Perimeter - ist eine mögliche Massnahme, die bereits diskutiert wurde. Der Entscheid dazu liegt in der Hoheit der Gemeinde Schattdorf, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Der Gemeinderat setzt sich mit diesen Überlegungen seit längerem auseinander.

Der Kanton hat - ganz im Sinne der zweiten landrätlichen Direktive - einzig die beiden Knoten Schächchen und Adlergarten als Minimalmassnahmen umgestaltet.

8. *Wie sieht der Fahrplan bezüglich Autobahn-Halbanschluss aus?*

Der A2-Halbanschluss Altdorf Süd ist ein wichtiger Teil der langfristigen Verkehrsplanung. Der Halbanschluss wird durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gebaut und finanziert. Derzeit läuft die Überarbeitung des Auflageprojekts, die nach Einsprachen nötig wurde. Ohne weitere Verzögerungen bei den Verfahren und der Planung kann mit einem Baubeginn ab 2029 gerechnet werden.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats; Akkreditierte Rathausmedien; LA Standeskanzlei; SID Direktionssekretariat; BD Administration

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor



Beilage

LA.2025-0706 II. Interpellationstext