



OBERGERICHT DES KANTONS URI
Verwaltungsrechtliche Abteilung
OG V 19 7

Entscheid

20. November 2020

Unter Mitwirkung von: Präsident Rolf Dittli, Vorsitz, Mitglieder Renata Graf und Werner Baumann sowie Gerichtsschreiber Matthias Jenal

In Sachen

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), handelnd durch VCS Sektion Uri, Hellgasse 23,
6460 Altdorf

Beschwerdeführer

gegen

Regierungsrat des Kantons Uri, Rathaus, 6460 Altdorf
vertr. durch RA MLaw Flavio Gisler, Lehnplatz 20, 6460 Altdorf

Vorinstanz

betreffend
"West-Ost-Verbindung (WOV) TP1 Trasse und TP2 Knoten Schächen" inklu-
sive UVB; Projektgenehmigung
(RRB Nr. 2018-726 vom 18.12.2018)

hat sich ergeben:

A.

Der Regierungsrat des Kantons Uri genehmigte mit Beschluss vom 18. Dezember 2018 (RRB Nr. 2018-726) das Strassenbauprojekt „West-Ost-Verbindung (WOV) TP1 Trasse und TP2 Knoten Schächen“. Geplant ist eine Verbindungsstrasse, welche vom Kreisel Wysshus Ost durch das Industrieareal der RUAG verlaufen, mit einer Brücke den Schächen überqueren und in Schattdorf im Bereich der Coop-Tankstelle an die Gotthardstrasse anschliessen soll (Knoten Schächen). Die Strasse soll circa 1'350 Meter lang und 6.8 Meter breit werden. Sie soll nur für den motorisierten Verkehr zugelassen sein. Zum Projektperimeter gehört auch die Kreuzung Langmattgasse-Gotthardstrasse-Bürglergrund (Knoten Langmatt). Gleichzeitig mit der Projektgenehmigung wies der Regierungsrat die Einsprache Nr. 47 vom 27. Mai 2018 des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), handelnd durch die VCS Sektion Uri, Altdorf, ab.

B.

Mit Eingabe vom 27. Januar 2019 erhob der VCS, handelnd durch die VCS Sektion Uri, Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht des Kantons Uri. Er stellt folgende Anträge:

- «1. a) Die Beschwerde sei gutzuheissen.
b) Das Projekt sei in teilweiser Aufhebung der Projektgenehmigung gemäss den nachfolgenden Anträgen zu ändern und ergänzen beziehungsweise, soweit direkte Anordnungen durch das Gericht aufgrund von vorgängigem Planungsbedarf nicht möglich sind, zur entsprechenden Überarbeitung zurückzuweisen.
2. Es sei die Veloführung im Knoten Gotthard- Langmattgasse/Bürglergrund gemäss nachfolgender Begründung zu verbessern.
3. Es sei gleichzeitig mit der WOV eine direkte Langsamverkehrs-Verbindung Schattdorf - Altdorf durch den Schächenwald zu schaffen.
4. Es sei der Langsamverkehr im Knoten Schächen gemäss nachfolgender Begründung zu optimieren.

5. Es sei auf der WOV eine maximale Innerortsgeschwindigkeit von 60 km/h zu signalisieren.
6. Alles unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Bauherrschaft.»

Auf die Begründung dieser Anträge wird – soweit erforderlich – in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

C.

Der Regierungsrat des Kantons Uri nahm mit Eingabe vom 29. März 2019 Stellung zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Er beantragt deren kostenfällige Abweisung.

Auf die Begründung dieser Anträge wird – soweit erforderlich – ebenfalls in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

D.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 1. April 2019 wurde ein zweiter Schriftenwechsel angeordnet. Der VCS hielt mit Replik vom 16. April 2019 an seinen Anträgen fest. Der Regierungsrat des Kantons Uri hielt mit Duplik vom 24. Mai 2019 an den seinerseits gestellten Anträgen fest. Auf die Ausführungen in den erwähnten Eingaben wird – soweit erforderlich – ebenfalls in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

E.

In einer weiteren Eingabe an das Gericht vom 14. Juni 2019 äusserte sich der VCS zur Sache. Auf die Ausführungen in dieser Eingabe wird – soweit erforderlich – ebenfalls in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen. Der Regierungsrat des Kantons Uri liess sich hierzu nicht mehr vernehmen.

F.

Mit Zwischenentscheid vom 8. November 2019 im Verfahren OG V 19 12, welches dasselbe Strassenbauprojekt betrifft, überwies das Gericht die Sache zur ergänzenden Abklärung an den Regierungsrat des Kantons Uri und sistierte das gerichtliche Verfahren OG V 19 12 mit der Anweisung, dem Gericht das Ergebnis der ergänzenden Abklärung, sobald vorliegend, umgehend zu übermitteln. Das Gericht kam zum Schluss, dass eine Beurteilung des Projekts durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU), Bern, einzuholen ist. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 18. Dezember 2019 sistierte das Gericht unter Hinweis auf den Zwischenentscheid vom 8. November 2019 im Verfahren OG V 19 12 das vorliegende Verfahren OG V 19 7 ebenfalls.

G.

Mit Eingabe vom 5. Juni 2020 beantragte die Vorinstanz, die Sistierung sei aufzuheben, nachdem die im konnexen Verfahren OG V 19 12 geforderten Abklärungen vorgenommen und die Unterlagen zu den Akten gegeben worden seien. Mit verfahrensleitender Verfügung vom 5. Oktober 2020 wurde dem VCS die ergänzende Abklärung des BAFU vom 23. Januar 2020 zugestellt und die Sistierung des Verfahrens aufgehoben. Weitere Eingaben erfolgten nicht.

Das Obergericht zieht in Erwägung:

1. a) Angefochten ist ein Beschluss des Regierungsrates über die Genehmigung eines Strassenbauprojektes gemäss Strassengesetz (StrG, RB 50.1111). Das Verfahren richtet sich (unter Vorbehalt spezialgesetzlicher Bestimmungen des StrG) nach der VRPV (Art. 30 Abs. 6 sowie Art. 56 StrG).
- b) Gemäss Art. 54 Abs. 1 und 2 lit. a VRPV ist gegen Verfügungen des Regierungsrates, soweit die Gesetzgebung den Weiterzug nicht ausschliesst oder anders regelt, die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Obergericht zulässig. Ein solcher Ausschluss oder eine abweichende Regelung ist im vorliegenden Fall – namentlich im StrG – nicht vorgesehen. Das Obergericht des Kantons Uri (Verwaltungsrechtliche Abteilung) ist für die Behandlung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde örtlich, sachlich und funktionell zuständig.
- c) Zur Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat oder jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das eidgenössische oder kantonale Recht zur Beschwerde berechtigt (Art. 64 i.V.m. Art. 46 Abs. 1 lit. a und b VRPV). Gegen Verfügungen der kantonalen Behörden oder der Bundesbehörden über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Art. 10a erforderlich ist, steht den Umweltschutzorganisationen das Beschwerderecht zu, soweit die Organisation gesamtschweizerisch tätig ist und rein ideelle Zwecke verfolgt (Art. 55 Abs. 1 lit. a und b USG). Die Organisationen können ihre rechtlich selbständigen kantonalen und überkantonalen Unterorganisationen für deren örtliches Tätigkeitsgebiet generell zur Erhebung von Einsprachen und im Einzelfall zur Erhebung von Beschwerden ermächtigen (Art. 55 Abs. 5 USG). Der Bundesrat bezeichnet die zur Beschwerde berechtigten Organisationen (Art. 55 Abs. 3 USG).

Der Beschwerdeführer ist eine vom Bundesrat als berechtigt bezeichnete Organisation (Ziff. 20 Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen [VBO, SR 814.076] Anhang). Die für den Beschwerdeführer

handelnde Sektion Uri wurde von diesem zur Beschwerdeerhebung ermächtigt. Die Legitimation des Beschwerdeführers zur Ergreifung des vorliegenden Rechtsmittels ist gegeben.

- d) Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde erfolgte innert Frist (Art. 59 Abs. 1 VPRV). Der Gerichtskostenvorschuss wurde fristgerecht geleistet. Auf die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist einzutreten.
2. a) Das Gericht prüft im Rahmen der Verwaltungsgerichtsbeschwerde grundsätzlich nur Sachverhalts- und Rechtsfehler, wozu auch die Über- und Unterschreitung sowie der Missbrauch des Ermessens gehört (Art. 57 Abs. 1 und 2 VRPV; Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich 2016, Rz. 1148). Wegen blosser Unangemessenheit kann die Verwaltungsgerichtsbeschwerde grundsätzlich nicht erhoben werden (Art. 57 Abs. 4 VRPV). Bei der Unangemessenheit geht es um die Frage, ob der zu prüfende Entscheid, den die Behörde nach dem ihr zustehenden Ermessen im Einklang mit den allgemeinen Rechtsprinzipien in einem konkreten Fall getroffen hat, nicht zweckmässigerweise anders hätte ausfallen sollen (Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 05.05.1999, OG V 99 24, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 1998 und 1999, Nr. 28 S. 75 E. 7c).
- b) Selbst in Fällen, in welchen dem Gericht – wie vorliegend (Art. 57 Abs. 4 VRPV) – ausnahmsweise volle Kognition, das heisst auch eine Befugnis zur Angemessenheitskontrolle, zukommt, übt dieses gewisse Zurückhaltung und belässt der Verwaltung einen gewissen Ermessensspielraum (vergleiche Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 01.12.2017, OG V 17 8, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2016 und 2017, Nr. 27 S. 155 E. 7a). Dies insbesondere, wenn der Entscheid besonderes Fachwissen voraussetzt. In solchen Fällen ist der Fachbehörde ein gewisser Handlungsspielraum zu belassen (Entscheid Bundesverwaltungsgericht vom 19.08.2013, A-78/2013, E. 2; Häfelin/Müller/Uhlmann, a.a.O., Rz. 420 und 443).
 - c) Das Strassenbauwesen ist von hoher Technizität geprägt. Der Entscheid über die Realisierung eines Strassenbauprojektes setzt entsprechend verkehrsplannerisches Fachwissen voraus. Das vorinstanzliche Verfahren wurde nicht ohne Grund von der kantonalen Fachdirektion, der Baudirektion, instruiert (angefochtener Entscheid, E. 1.1). Deren Amt für Tiefbau ist als Fachbehörde in

Strassenbausachen zu qualifizieren (vergleiche Art. 28 lit. b Reglement über die Organisation der Regierungs- und der Verwaltungstätigkeit [Organisationsreglement, ORR, RB 2.3322]). Der vorinstanzliche Genehmigungsentscheid basiert auf der Beurteilung der Fachbehörde. Das Gericht auferlegt sich damit bei der Beurteilung des angefochtenen Entscheids eine gewisse Zurückhaltung im Sinne des Vorerwähnten, zumal das Gericht nicht über eigenes Fachwissen verfügt. Als richterliche Behörde hat das Obergericht in erster Linie zu klären, ob alle berührten Interessen ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind. Trifft dies zu und hat sich die Fachverwaltung bei ihrer Entscheidung von sachgerechten Überlegungen leiten lassen, so weicht das Gericht nicht von deren Auffassung ab (vergleiche Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 20.09.2019, OG V 18 26, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2018 und 2019, Nr. 19 S. 135 f. E. 2c mit Hinweisen).

- d) Innerhalb des so abgesteckten Prüfrasters ist zu berücksichtigen, dass die Interessenabwägung, das heisst die Beurteilung der Frage, ob die auf dem Spiele stehenden, für und wider das Werk sprechenden Interessen richtig gegeneinander abgewogen wurden, zwar eine Rechtsfrage ist, welche das Gericht frei zu prüfen hat. Dieses ist als gerichtliche Behörde jedoch weder Oberplanungsbehörde noch Aufsichtsbehörde in Strassenbausachen. Das Gericht hat demnach nicht sämtliche für oder gegen eine bestimmte Ausgestaltung der Strasse sprechenden Interessen zu eruieren und im Einzelnen gegeneinander abzuwägen, nach Alternativen zu suchen und schliesslich die bestmögliche Variante auszuwählen. Der Richter hat vielmehr die Befugnisse und das Ermessen der vom Gesetzgeber mit der Planung beauftragten Instanzen zu respektieren. Seine Aufgabe beschränkt sich darauf zu untersuchen, ob sich die für das umstrittene Projekt vorgenommene Interessenabwägung im Rahmen des Bundes- und kantonalen Rechts hält und ob insbesondere alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte geprüft und die erforderlichen Abklärungen sorgfältig und umfassend vorgenommen worden sind (zum Ganzen: Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 20.09.2019, OG V 18 26, a.a.O., Nr. 19 S. 135 f. E. 2d mit Hinweisen; vergleiche ferner: Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 16.02.1994 an den Landrat zur VRPV, S. 33).
3. a) Der Beschwerdeführer macht geltend, die für die Veloführung am Knoten Gotthardstrasse/Langmattgasse/Bürglergrund vorgesehene Lösung beeinträchtigt die Verkehrssicherheit in unzulässiger Weise. Die Vorinstanz lasse die

Frage der Veloführung letztlich offen. Die Frage der Veloführung habe konkrete Auswirkungen auf die bauliche Ausgestaltung und den Raumbedarf der Anlagen und auf die Verkehrsflüsse. Als Bestandteil des Gesamtprojekts sei die Veloführung zumindest in den Grundzügen im jetzigen Zeitpunkt verbindlich festzulegen. Bei einer Auslagerung in ein nachgelagertes Verfahren bestehe die Gefahr, dass eine sichere und zweckmässige Veloführung faktisch nicht mehr durchführbar sei.

- b) Die Vorinstanz hält im angefochtenen Entscheid fest (Ziff. 4.47 S. 111 f.), die Details zur Veloführung an der betreffenden Stelle seien noch offen. Diese würden im weiteren Projektverlauf aber geprüft. Ein Warteraum respektive eine Aufstellfläche – wie vom Beschwerdeführer in der Einsprache vom 27. Mai 2018 (S. 2 in fine) gefordert – sei möglich, da der Kanton die angrenzende Fläche von der RUAG erwerbe.
4. a) Gemäss Art. 26 Abs. 1 StrG sind öffentliche Strassen verkehrssicher, raumplanungsgerecht sowie umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen. In diesem Rahmen richtet sich der Strassenbau gemäss Art. 26 Abs. 2 StrG nach seiner Zweckbestimmung (lit. a), dem Interesse des öffentlichen Verkehrs (lit. b), dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (lit. c), dem Verkehrsaufkommen (lit. d), der Wirtschaftlichkeit (lit. e), dem jeweiligen Stand der Technik (lit. f.). Die Strassenplanung setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus, bei der unter anderem geprüft werden muss, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen, wobei nur ernsthaft in Betracht fallende Varianten näher zu prüfen sind (siehe zur Kognition des Gerichts: E. 2c f. hievor sowie BGE 1C_556/2013 vom 21.09.2016 E. 5.2).
- b) Den Projektunterlagen lässt sich entnehmen, dass an der Kreuzung Langmattgasse-Gotthardstrasse-Bürglergrund (nachfolgend: Knoten Langmatt) auf beiden Fahrbahnseiten der Gotthardstrasse ein Velostreifen markiert werden soll. Kurz nach dem Knoten Langmatt in südlicher Richtung soll auf der östlichen Seite der Gotthardstrasse ein Velobypass in beide Richtungen erstellt werden. Die Velofahrer aus der Langmattgasse beziehungsweise diejenigen, welche auf der westlichen Seite der Gotthardstrasse Richtung Süden fahren, sollen selber entscheiden, ob sie auf dem Velostreifen auf der westlichen Fahrbahnseite der Gotthardstrasse bleiben oder aber auf den Velobypass wechseln. Wählen die Velofahrer den Velobypass, müssen sie am Knoten Langmatt

über eine Querungshilfe (Velofurt) oder eine Linksabbiegespur die Gotthardstrasse queren (Technischer Bericht Knoten Schächen vom 29.03.2018 S. 15 f.; Plan «Signalisation und Markierung» vom 29.03.2018).

- c) Zunächst ist festzuhalten, dass die Vorinstanz die Frage der Veloführung grundsätzlich nicht offenlässt. Aus den Projektunterlagen ergibt sich, dass nebst der vorgesehenen Veloführung am Knoten Langmatt (E. 4b hievor) auch am Knoten Schächen entsprechende Vorkehren geplant sind. Der zuvor erwähnte Velobypass wird ungefähr ab der Höhe Knoten Langmatt bis nach dem Knoten Schächen führen. Der Bypass erlaubt, dass Velofahrer in beiden Richtungen (das heisst von Süden her Richtung Altdorf und von Norden her Richtung Schattdorf) den Knoten Schächen auf einer eigenen «Velostrasse» umfahren können. Auf dem Knoten Schächen ist mit einem erheblichen Verkehrsaufkommen zu rechnen, denn an diesen wird die Umfahrungsstrasse WOV angebunden sein, welche zusammen mit dem Knoten Schächen das aufgelegte Gesamtprojekt bildet. Die Bypasslösung wird damit die Verkehrssicherheit erhöhen, was zwischen den Beteiligten auch nicht strittig ist (siehe Einsprache a.a.O. S. 2). Die Vorinstanz hat die Veloführung somit durchaus nicht nur «in den Grundzügen», wie der Beschwerdeführer vorbringt, sondern bereits weitgehend ausdifferenziert festgelegt. Allerdings ist der Einwand des Beschwerdeführers berechtigt, dass Alternativvarianten zur geplanten Veloführung am Knoten Langmatt von der Vorinstanz nicht ausreichend geprüft worden sind. Die Vorinstanz hält im angefochtenen Beschluss fest, der vom Beschwerdeführer geforderte Warteraum respektive die Aufstellfläche zur Erleichterung der Querung der Gotthardstrasse, um zum Velobypass zu gelangen, sei «möglich». Auch in ihrer Stellungnahme an das Gericht vom 29. März 2019 betont die Vorinstanz, dass die Option mit dem Warteraum respektive der Aufstellfläche zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werde. Damit gibt die Vorinstanz zum Ausdruck, dass sie die Massnahme mit Warteraum/Aufstellfläche für vielversprechend hält, insbesondere auch, was die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer betrifft. Das Argument der Vorinstanz, ein solcher Warteraum sei zurzeit nicht realisierbar, weil die angrenzenden Flächen erst noch von der RUAG zu erwerben seien, greift dabei zu kurz. Dieses Argument könnte auch für die Umnutzung des nordöstlich des Schächenbachs gelegenen Schächenwalds angeführt werden. In diesem Zusammenhang geht die Vorinstanz offenbar davon aus, dass das nötige Land von der RUAG erworben werden kann (vergleiche Fachbericht Wald vom 27.04.2018 S. 19; siehe auch Plan TP2 Knoten Schächen, «Landerwerb 1:500», vom 29.03.2018). Der

Landerwerb erscheint somit nicht nur theoretisch möglich, sondern steht konkret in Aussicht. Unter diesen Umständen ist nicht ersichtlich, weshalb die Vorinstanz die Variante mit dem Warteraum/der Aufstellfläche – welche sie selber als prüfenswert bezeichnet – nicht schon im Rahmen der vorliegenden Plan genehmigung einer Prüfung unterzieht. Die Vorinstanz hat ernsthaft in Betracht fallende Alternativen zu prüfen und gegebenenfalls anzugeben, weshalb sie eine Alternative verwirft (vergleiche E. 4a hievor). Dieser Verpflichtung kommt die Vorinstanz im Zusammenhang mit der Veloführung von der westlichen Seite der Gotthardstrasse in den Velobypass nicht ausreichend nach, indem sie die Variante mit Warteraum/Aufstellfläche zwar als valable beziehungsweise zumindest prüfenswerte Alternativvariante erachtet, aber – abgesehen von dem alleine nicht überzeugenden unspezifizierten Hinweis auf den Landerwerb – nicht aufzeigt, welche Gründe für oder allenfalls gegen eine solche Veloführung sprechen. Hinzu kommt Folgendes: Im Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal vom 3. August 2016 wird an der hier interessierenden Stelle als Alternativvariante eine Unterführung zur Langmattgasse vorgesehen. Dadurch werde die Verbindung in Richtung Kantonsbahnhof Altdorf und in Richtung Zentrum Altdorf sichergestellt (a.a.O. S. 52). Die Vorinstanz äussert sich zu dieser Alternativvariante in ihren Stellungnahmen an das Gericht nicht näher. Im angefochtenen Beschluss führt sie knapp aus (S. 35 E. 3.4.8), eine Unterführung in diesem Bereich sei aufgrund des Benutzerkreises und der Anzahl der Benutzer nicht zielführend und unverhältnismässig. Mit Blick auf das erwartete hohe Verkehrsaufkommen (siehe dazu unten E. 7c) sowie den Umstand, dass die betreffende Stelle Teil der Veloverbindung Schattdorf - Kantonsbahnhof Altdorf sein wird, welche gemäss Veloverkehrskonzept attraktiver und direkter angeboten werden soll, überzeugen die Ausführungen in dieser knappen Form nicht. Die Variante mit der Unterführung erscheint gestützt auf das Veloverkehrskonzept nicht von vornherein ungeeignet, die Veloführung an der hier interessierenden Stelle zu verbessern; einerseits, was die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer und andererseits, was den Verkehrsfluss betrifft. Auch ist nicht ausreichend ersichtlich, ob allenfalls eine Kombination der vorgesehenen Veloführung auf der östlichen Seite der Gotthardstrasse mit einer Unterführung eine valable Alternative wäre, sodass Velofahrer Richtung Kantonsbahnhof Altdorf die Gotthardstrasse unterqueren und Velofahrer Richtung Altdorf Kollegium auf der Gotthardstrasse geradeaus fahren könnten. Dass gegen eine solche Variante von vornherein und ohne nähere Prüfung der Vorinstanz überwiegende Interessen bestehen würden, ist nicht ohne Weiteres ersichtlich. Aus dem von der Vorinstanz in ihrer Stellungnahme an das Gericht vom 29. März 2019 angeführten Protokoll zur Besprechung mit den

beteiligten Gemeinden vom 5. September 2017 ist diesbezüglich jedenfalls nichts Substantielles zu entnehmen. Auch der im angefochtenen Beschluss erwähnte Verzicht auf den Trottoirabschnitt entlang der Langmattgasse, welcher nicht möglich sein soll, scheint durch eine Unterführung nicht per se notwendig zu sein. Jedenfalls ergibt sich aus dem Veloverkehrskonzept, dass die Unterführung im Bereich des Fussgängerstreifens in die Langmattgasse einmünden würde. Der Trottoirabschnitt entlang der südlichen Seite der Langmattgasse wäre dadurch nicht entscheidend tangiert. Die Variante mit der Unterführung allenfalls in Kombination mit der geplanten Veloführung erscheint aus diesen Gründen durchaus als prüfenswert und zumindest ernsthaft in Betracht fallend. Für das Gericht ist aber nicht ersichtlich, inwiefern diese Variante geprüft und aus welchen Gründen sie verworfen wurde. Der Hinweis auf die Anzahl Benutzer reicht ohne nähere Ausführungen und Einordnungen der Vorinstanz nicht aus. Die Vorinstanz muss im Rahmen der Plangenehmigung mit sachlich nachvollziehbaren Gründen angeben, welche ernsthaft in Betracht fallende Alternativvarianten sie geprüft, aber dennoch verworfen hat, zumal der Beschwerdeführer den Streitpunkt der Alternativvarianten in seiner Einsprache aufgeworfen hat. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt begründet. Es ist nicht am Gericht, die Alternativvarianten gleichsam erstinstanzlich zu evaluieren und die Gründe für oder gegen die Varianten sachlich und fachlich überzeugend darzulegen. Die Sache geht deshalb zurück an die Vorinstanz, damit sie die Prüfung von Alternativvarianten an der hier betroffenen Stelle nachholt. Da die Vorinstanz die entsprechende Prüfung ohnehin vornehmen muss, erübrigt es sich an dieser Stelle, auf die weiteren Lösungsvorschläge des Beschwerdeführers einzugehen.

5. a) Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Veloführung vom Bürglergrund in Richtung Schattdorf. Der Beschwerdeführer bemängelt, es sei völlig unklar, wie ein Velo hier einbiegen soll (Replik a.a.O. S. 5). Die Vorinstanz erklärt in ihrer Duplik vom 24. Mai 2019 die vorgesehene Veloführung. Gemäss den Visualisierungen sei eine rot markierte Einspurfläche für die Velofahrer in Richtung Schattdorf vorgesehen. Es sei somit klar, dass Velofahrer in Richtung Schattdorf die Gotthardstrasse komplett überqueren müssten, um dann mittels der Querungshilfen in der Mitte der Gotthardstrasse in den Velobypass einzubiegen. Es bestehe alternativ auch die Möglichkeit, auf der westlichen Seite der Gotthardstrasse zu verbleiben und den Kreisel Schächen zu befahren. Wählten die Velofahrer Letzteres, müssten sie die Gotthardstrasse vom Bürglergrund her in Richtung Schattdorf nur einmal überqueren. Der Beschwerdeführer bringt

dazu vor, es sei unsinnig, dass die Velofahrer vom Bürglergrund Richtung Schattdorf die Gotthardstrasse zweimal überqueren müssten, um zum Velobypass zu gelangen. Dies berge grosse Unfallrisiken und werde von den Velofahrenden nie akzeptiert werden (Stellungnahme vom 14.06.2019 S. 3).

- b) Wie die vorstehenden Ausführungen gezeigt haben (E. 4c hievor), wird die Vorinstanz die Querung von der westlichen Gotthardstrasse in den Velobypass ohnehin einer erneuten Prüfung unterziehen müssen. Die Rügen des Beschwerdeführers bezüglich der «zweiten Querung» der Gotthardstrasse sind insofern zu relativieren beziehungsweise es ist diesbezüglich nach der Rückweisung des Gerichts offen, ob die Querung in gleicher oder ähnlicher Weise wie im aufgelegten Projekt erfolgen wird. Das Gericht muss sich dazu vorliegend nicht weiter äussern. Was aber die «erste Querung» der Gotthardstrasse betrifft, so vermag der Beschwerdeführer nicht aufzuzeigen, wie eine valable alternative Veloführung aussehen könnte und eine erfolgsversprechende und umsetzbare Alternativvariante ist auch nicht ersichtlich. Eine Variante, die für Velofahrer Vorteile versprechen würde, wäre wohl, dass die Velofahrer, welche vom Bürglergrund Richtung Schattdorf fahren wollen, frühzeitig auf die andere Fahrbahnseite wechseln könnten, um von da schliesslich, ohne über die Gotthardstrasse fahren zu müssen, in den Velobypass einmünden zu können. Dies würde allerdings bedingen, dass an der Ecke zukünftiger Velobypass/Bürglergrund genügend Platz für eine Veloführung in beide Richtungen sowie für die Fussgänger vorhanden wäre. An der betreffenden Ecke befindet sich indessen ein Gebäude; die Platzverhältnisse sind relativ eng. Aus dem Protokoll zur Besprechung mit den beteiligten Gemeinden vom 5. September 2017 ist ersichtlich, dass es sich bei dem Gebäude um den Bürotrakt des Betriebes Kantonsstrassen (Werkhof Galgenwäldli) handelt. Dieser müsste abgerissen werden, um den nötigen Platz zu erhalten. Aus dem Protokoll ist weiter ersichtlich, dass zwar eine Verlegung des Werkhofes Galgenwäldli beabsichtigt ist. Dies scheint aber noch nicht ausreichend konkret und erst mittelfristig der Fall zu sein, denn der Abbruch des Gebäudes wurde anlässlich der Besprechung als nicht möglich bezeichnet (siehe Protokoll a.a.O. Ziff. 8). Es sind keine Anhaltspunkte vorhanden, dass sich an dieser Situation bisher etwas geändert hätte. An der betreffenden Stelle wird somit aktuell und mittelfristig ein Werkhof betrieben, der auf die vorhandenen Gebäude angewiesen ist. Der Abbruch des Gebäudes ist daher aktuell und mittelfristig nicht möglich, weil das Gebäude für den Werkhof benötigt wird. Ein Abbruch muss aus diesen Gründen als unverhältnismässig bezeichnet werden. Gleichzeitig er-

scheint es unverhältnismässig, mit dem Projekt WOV zu warten, bis der Werkhof mittelfristig, das heisst zu einem nicht näher definierten Zeitpunkt in der ferneren Zukunft, (allenfalls) nicht mehr gebraucht würde. Die Verkehrsüberlastung in den Zentren der drei bevölkerungsreichsten Gemeinden des Kantons (Altdorf, Schattdorf und Bürglen), in denen 2019 zusammen rund die Hälfte aller Einwohner des Kantons lebten (vergleiche Bevölkerung der Urner Gemeinden und Regionen, abrufbar: www.ur.ch/statistik, zuletzt besucht am: 15.09.2020), duldet keinen Aufschub von Entlastungsmassnahmen über einen längeren Zeitraum, zumal nicht feststeht, ob nach Ablauf einer „mittelfristigen“ Dauer der Werkhof Galgenwäldli tatsächlich an einen neuen Standort verschoben würde, was den Abriss des Bürotraktes dann allenfalls erlauben würde. Eine Alternativvariante mit direkter Führung der Velofahrer aus dem Bürglergrund Richtung Schattdorf über die Ecke zukünftiger Velobypass/Bürglergrund scheidet deshalb aus. Es bleibt die Variante der Vorinstanz. Gemäss dieser ist für Velofahrer in Richtung Schattdorf eine rote Einspurfläche vorgesehen. Die Velofahrer überqueren die Gotthardstrasse anschliessend und verbleiben entweder auf der rechten Fahrbahn der Gotthardstrasse und fahren so auf den Kreisel Schächen zu oder sie queren die Gotthardstrasse erneut (wobei diese Querung Gegenstand der von der Vorinstanz vorzunehmenden Variantenprüfung sein wird, vergleiche E. 4c hievor) und gelangen in den Velobypass. Dass die Gotthardstrasse unter Umständen zweimal gequert werden muss, mag zwar suboptimal erscheinen. Allerdings ist, wie bereits erwähnt, eine valable und verhältnismässige Alternativvariante mit direktem Anschluss an den Velobypass nicht ersichtlich. Besondere Sicherheitsrisiken ergeben sich ebenfalls nicht, ist doch das Abbiegen vom Bürglergrund in die Gotthardstrasse Richtung Schattdorf nicht ein aussergewöhnliches Manöver und wird die Vorinstanz die weitere Querung der Gotthardstrasse ohnehin erneut zu prüfen haben. Schliesslich ist zwar auf dem Plan «Signalisation und Markierung» vom 29. März 2018 die von der Vorinstanz erwähnte rote Einspurfläche auf der Strasse Bürglergrund nicht eingezeichnet. Indessen ist diese Einspurfläche auf den Visualisierungen ersichtlich und die Vorinstanz sichert zu, dass sie umgesetzt wird. Im Übrigen besteht bereits heute eine solche Einspurfläche, weshalb insgesamt feststeht, dass eine solche markiert werden wird, auch wenn sie im betreffenden Plan nicht enthalten ist. Insgesamt sind keine Gründe ersichtlich, weshalb von der Beurteilung der Vorinstanz bezüglich der Veloführung vom Bürglergrund in die Gotthardstrasse abgewichen werden sollte. Diesbezüglich hat die Vorinstanz die berührten Interessen ausreichend ermittelt und beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen des Projekts bei der

Entscheidfindung berücksichtigt und sich bei ihrer Entscheidung von sachgerechten Überlegungen leiten lassen. Die vorgesehene Veloführung kann auch als ausreichend verkehrssicher und den Interessen des Veloverkehrs dienend bezeichnet werden. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist in diesem Punkt unbegründet. Wie von der Gotthardstrasse zurück auf den Velobypass gewechselt wird, ist davon unberührt. Wie bereits mehrmals erwähnt, wird die Vorinstanz das diesbezügliche Regime einer erneuten Prüfung unterziehen müssen.

6. a) Der Beschwerdeführer macht weiter geltend, es sei gleichzeitig mit der WOV eine direkte Langsamverkehrsverbindung Schattdorf - Altdorf durch den Schächenwald zu schaffen oder zumindest habe eine Koordination mit einem solchen Projekt stattzufinden. Der Verweis der Vorinstanz auf das Radwegkonzept sei ungenügend.
- b) Die Vorinstanz erwägt im angefochtenen Entscheid (S. 112 Ziff. 4.47), es werde auf das Radwegkonzept verwiesen und eine definitive Lösung komme erst später in Frage. In ihrer Stellungnahme vom 29. März 2019 führt die Vorinstanz aus (S. 9 f.), die verlangte Langsamverkehrsverbindung sei nicht Bestandteil des aufgelegten Projekts. Gemäss Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal vom 3. August 2016 sei eine neue Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf mittels Rad-/Fussweg im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung) langfristig, nach 2026, geplant. Das Projekt könne erst nach 2026 geplant werden, da die Realisierung zurzeit aufgrund der vorhandenen Nutzungsansprüche auf dem RUAG-Areal nicht möglich sei. Die Schächenquerung sei planerisch gesichert und werde langfristig realisiert. Vorgesehen sei im Bereich des Schächenwalds eine Veloquerung, um so eine direkte Verbindung zum Kantonsbahnhof Altdorf sowie der Berufsschule zu erstellen. Hinzuweisen sei zudem darauf, dass bereits eine Langsamverkehrsverbindung über die Langmattgasse sowie die Schächenwaldstrasse bestehe. Diese Verbindung stelle schon heute eine direkte Verbindung dar.
- c) Dem Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal vom 3. August 2016 kann entnommen werden (S. 34 f.), dass eine neue Veloverbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung) als Massnahme zur Verbesserung des Velowegnetzes empfohlen wird. Als Realisierungshorizont wird «langfristig» (nach 2026) angegeben. Dem Konzept lässt sich auch entnehmen (S. 32), dass eine Veloverbindung entlang der Langmatt-

gasse/Schächenwaldstrasse verläuft und Schattdorf (Bereich Kreisel Schächen) mit Altdorf (Bereich Kreisel Wysshus Ost) verbindet. Damit verläuft die Veloverbindung nördlich des Schächenbachs ungefähr parallel zur geplanten Verbindungsstrasse WOV.

- d) Zunächst unbegründet ist der Vorwurf des Beschwerdeführers, es habe keine Koordination stattgefunden. Das Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal vom 3. August 2016 zeigt auf, welche Massnahmen im Veloverkehr empfohlen werden und welches die Realisierungshorizonte sind. Für die geforderte Verbindung zwischen Schattdorf und Altdorf wird ein Realisierungshorizont «langfristig», nach 2026, angegeben. Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass diese Beurteilung unvertretbar wäre, weshalb auch keine triftigen Gründe vorliegen, davon abzuweichen. Die Vorinstanz führt sodann sachliche Gründe an, weshalb die Realisierung nur langfristig möglich ist. Des Weiteren sichert die Vorinstanz zu, dass die Schächenquerung planerisch gesichert und eine solche im Bereich des Schächenwalds längerfristig vorgesehen sei. Auch dies entspricht dem Veloverkehrskonzept. Dieses hält fest (a.a.O. S. 54), dass kurzfristig die bestehende Veloführung aufzuwerten sei. Langfristig solle abseits der Kantonsstrasse eine neue Veloverbindung geschaffen werden, wobei diese zurzeit aufgrund der vorhandenen Nutzungsansprüche auf dem RUAG-Areal nicht möglich sei. Vor diesem Hintergrund ist insgesamt nicht zu beanstanden, wenn die Umsetzung der Langsamverkehrsverbindung Schattdorf - Altdorf nicht Eingang in das aufgelegte Projekt fand.
- e) Streitgegenstand des vorliegenden Rechtsmittelverfahrens kann nur sein, was bereits Gegenstand des vorinstanzlichen Verfahrens war oder allenfalls hätte sein sollen; er kann hierüber nicht hinausgehen (BGE 136 II 174 E. 5; BGE 5A_614/2017 vom 12.04.2018 E. 4.2). Wie bereits aufgezeigt, ist die geforderte Langsamverkehrsverbindung Schattdorf - Altdorf nicht Bestandteil des Auflageprojekts und eine Verpflichtung der Vorinstanz, diese Frage ebenfalls zu regeln, bestand nicht. Wann und wie eine direkte Langsamverkehrsverbindung Schattdorf - Altdorf zu realisieren ist, werden die zuständigen Planungsbehörden zu prüfen haben. Es ist nicht am Gericht gleichsam in der Rolle der Oberplanungsbehörde zu prüfen, ob nebst oder anstatt des geplanten angefochtenen Projekts (auch) andere Projekte sinnvoll wären. Auf die Rügen im Zusammenhang mit der Langsamverkehrsverbindung Schattdorf - Altdorf ist deshalb nicht weiter einzugehen. Immerhin kann festgehalten werden, dass die Interessen des Veloverkehrs, soweit das aufgelegte Projekt betreffend und

mit Ausnahme der Veloführung westliche Seite Gotthardstrasse in den Velobypass, angemessen berücksichtigt wurden, wird doch durch die Neugestaltung des Knotens Schächen die Veloführung und die Velosicherheit verbessert (siehe oben E. 4c). Sodann ergibt sich, dass ungefähr parallel zur geplanten WOV bereits heute und auch inskünftig eine Veloverbindung zwischen Altdorf und Schattdorf besteht. Dass die Velofahrer auf diesem Abschnitt eine unzumutbare Verkehrsführung antreffen würden, trifft nicht zu und wird auch nicht geltend gemacht. Es kann somit nicht gesagt werden, die Interessen des Veloverkehrs seien hinsichtlich der Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf nicht ausreichend berücksichtigt worden. Der vorinstanzliche Beschluss ist diesbezüglich zu schützen.

7. a) Der Beschwerdeführer verlangt weiter, auf die geplante Fussgängerbrücke am Knoten Schächen sei zu verzichten und dafür einen vier Meter breiten Weg im Mischverkehr für Velofahrende und Fussgänger einzurichten. Zudem würden die rechten Winkel auf der Velospur gegen sämtliche Normen und Richtlinien für Velospuren verstossen (Verwaltungsgerichtsbeschwerde a.a.O. S. 5).
- b) Die Vorinstanz zeigt auf, dass im Bereich des Knotens Schächen mit einem grossen Fussgänger- und Velofahreraufkommen zu rechnen sei. Die Verbindung Schattdorf - Altdorf über den Knoten Schächen werde die schnellste Verbindung für Velofahrer und insbesondere auch E-Bike-Fahrer sein und nicht nur von Schulkindern, sondern auch von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer benützt werden. Was die Fussgänger betreffe, sei zu beachten, dass auf der westlichen Seite der Gotthardstrasse auf ein Trottoir verzichtet werde. Umso grösser sei das Fussgängeraufkommen auf der östlichen Seite. Die geplante Fussgängerbrücke trage dem Rechnung. Diese weise eine Breite von 3 Metern auf. Dadurch sei nicht nur genügend Platz für Fussgänger vorgesehen, sondern werde durch die Trennung vom Veloverkehr insbesondere auch die Sicherheit erhöht (Stellungnahme vom 29.03.2019 S. 11 f.).
- c) Die Vorinstanz legt überzeugend dar, dass am Knoten Schächen und in der Verlängerung auf der Gotthardstrasse mit einem hohen Fussgänger- und Velofahreraufkommen zu rechnen ist. Entsprechend sind die Überlegungen der Vorinstanz, es werde durch die Entflechtung des Fussgänger- und Veloverkehrs die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht, ohne Weiteres nachvollziehbar. Der Velobypass und der getrennt geführte Fussgängerkorridor mit Fussgängerbrücke über den Schächenbach bewirken diese Entflechtung. Zudem wird genügend Platz für Velofahrer und Fussgänger vorhanden sein, was

gerade bei hohem Aufkommen von Vorteil ist. Die geplante Lösung beruht deshalb auf einer nachvollziehbaren und sachlich überzeugenden Beurteilung, welche die berührten Interessen angemessen berücksichtigt. Was der Beschwerdeführer dagegen vorbringt überzeugt nicht. Dass nach Meinung des Beschwerdeführers die bestehende Schächtenbrücke «genüge», belegt nicht, dass die Vorinstanz sich ausserhalb ihres Beurteilungsspielraums bewegt hat, als sie die nun aufliegende Verkehrsführung genehmigte. Tatsache ist, dass die geplante Lösung im Vergleich zur Lösung des Beschwerdeführers die Sicherheit und den Komfort aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist somit in diesem Punkt unbegründet.

- d) Was schliesslich die rechtwinklige Führung der Velospur betrifft, kann auf die Ausführungen der Vorinstanz hierzu verwiesen werden. Diese führt mit Bezugnahme auf Richtlinien der Beratungsstelle für Unfallverhütung (siehe bfu-Grundlage Empfehlung Verkehrstechnik, Rad- und Fussweg, S. 2) aus, der Anschluss eines Radweges sei möglichst rechtwinklig zur Fahrbahn anzuordnen und so zu gestalten, dass Velofahrer nicht direkt und mit hoher Geschwindigkeit einmünden können (Stellungnahme vom 29.03.2019 S. 12). Der Beschwerdeführer vermag nichts aufzuzeigen, was gegen diese Beurteilung sprechen könnte, und solche Gründe sind auch nicht ersichtlich. Folglich hat es in diesem Punkt mit dem angefochtenen Beschluss sein Bewenden.
8. a) Der Beschwerdeführer rügt weiter, auf der WOV sei durchgehend Höchstgeschwindigkeit 60 km/h zu signalisieren. Im Vorfeld der Volksabstimmung sei Tempo 60 km/h versprochen worden. Die WOV verlaufe innerhalb des Innerortsbereichs.
- b) Es kann dahinstehen, ob im Vorfeld der Volksabstimmung tatsächlich ein Versprechen bezüglich der Tempolimite abgegeben wurde. Soweit der Beschwerdeführer auf ein solches Versprechen Bezug nimmt, kann er daraus nichts zu seinen Gunsten ableiten. Rechtlich impliziert der Beschwerdeführer einen aus Art. 9 BV abgeleiteten Vertrauensschutz. Die Voraussetzungen dafür sind indessen nicht gegeben, denn Äusserungen und Stellungnahmen von Behördenmitgliedern im Vorfeld von Abstimmungen entfalten keine Wirkung als Auskunft oder Zusicherung, die (rechtlich) Vertrauen begründen (Häfelin/Müller/Uhlmann, Allgemeines Verwaltungsrecht, 7. Aufl., Zürich 2016, Rz. 668 f.; vergleiche auch: BGE 125 I 274 f. E. 4c).

- c) Gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Hierzu hat er Art. 4a Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) erlassen, wonach die allgemeine Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen in Ortschaften 50 km/h (lit. a) und ausserhalb von Ortschaften, ausgenommen auf Autostrassen und Autobahnen, 80 km/h (lit. b) beträgt. Von dieser Grundregel kann unter besonderen Voraussetzungen und aus besonderen Gründen abgewichen werden. So kann die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden (Art. 32 Abs. 3 SVG). Die Gründe für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind in Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) aufgeführt. Danach kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a); bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b); auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (lit. c); dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann (Art. 108 Abs. 3 SSV). Das Gutachten muss angeben, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann (Art. 108 Abs. 4 SSV). Zulässige abweichende Höchstgeschwindigkeiten innerorts sind 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h (Art. 108 Abs. 5 lit. d SSV). Auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen, sind tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h zulässig (Art. 108 Abs. 5 lit. c SSV).
- d) Das Bundesgericht führte im Zusammenhang mit Verurteilungen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen aus, es sei fraglich, ob es „typische“ Innerorts- und Ausserortsstrecken überhaupt gebe. Es führte hierzu aus, dass sich zum Beispiel Ausserortsbereiche in dicht besiedelten Agglomerationen kaum von Innerortsstrecken im Bereich von Weilern oder gegen Ausgang von Dörfern unterscheiden liessen. Zu beachten sei auch, dass der Übergang vom

Innerortsbereich zum Ausserortsbereich häufig fliessend sei und es sich bei sogenannten atypischen Innerortsstrecken meist nur um kurze bis sehr kurze Strassenstücke handle (BGE 6B_622/2009 vom 23.10.2009 E. 2.5; 6S.99/2004 vom 25.08.2004 E. 2.4). Aus dieser Rechtsprechung ist dreierlei zu schliessen: Erstens kann es auch in dicht besiedelten Agglomerationen Ausserortsbereiche geben. Zweitens besteht ein erhebliches öffentliches Interesse daran, dass die Strassen anhand ihrer optischen Erscheinung möglichst adäquat als Innerorts- oder Ausserortsstrecken erfasst und entsprechend geschwindigkeitsmässig signalisiert werden. Dies führt dazu, dass es weniger Geschwindigkeitsübertretungen „aus Versehen“ gibt; das heisst deshalb, weil die Automobilisten aufgrund der optischen Erscheinung meinen, sie führen ausserorts, obwohl die konkrete Strasse als innerorts ausgeschieden ist oder umgekehrt. Daraus und aus der Wendung des Bundesgerichts, es erscheine fraglich, ob es „typische“ Inner- und Ausserortsstrecken gebe, folgt schliesslich drittens, dass es bei der Frage, ob eine Ausserorts- oder Innerortsstrasse vorliegt, auf die Würdigung der konkreten örtlichen Verhältnisse ankommt.

- e) Vorauszuschicken ist, dass sich die vorliegende Streitfrage einzig auf den mittleren Bereich der WOV bezieht. An den beiden Enden der WOV, das heisst westlich im Bereich Kreisel Wysshus und östlich im Bereich Kreisel Schächchen/Coop Tankstelle, ist auf einer Strecke von jeweils circa 50 Metern die Signalisation Höchstgeschwindigkeit 60 km/h vorgesehen (Gutachten TRATUS AG abweichende Höchstgeschwindigkeit Bereiche Kreisel Wysshus und Kreisel Schächchen vom 16.04.2018, S. 6 f.). Auf der restlichen Strecke der WOV (mittlerer Bereich) soll jedoch gemäss dem aufgelegten Projekt Tempo 80 km/h gelten.
- f) Dem Gutachten der TRATUS AG „Geschwindigkeitsgutachten Mittlerer Bereich“ vom 21. August 2018 kann entnommen werden, dass sich der mittlere Teil der WOV zum grossen Teil ausserhalb der Bauzonen befindet, die Bebauung in der näheren Umgebung von der WOV aus kaum wahrgenommen werde und auch keinen Bezug zur WOV habe. Deshalb liege die WOV im Ausserortsbereich und es gelte grundsätzlich die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mit der Durchführung eines Strassenverkehrssicherheitsaudits (RSA) könne davon ausgegangen werden, dass die WOV dem aktuellen Stand der Technik entspreche und keine massgebenden Sicherheitsdefizite aufweise. Es bestehe kein besonderes Schutzbedürfnis von bestimmten Strassenbenützern und die prognostizierte Verkehrsmenge führe im Untersu-

chungsbereich zu keinen Kapazitätsproblemen. Durch die Umsetzung der geplanten Lärmschutzmassnahmen würden die Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) an neue ortsfeste Anlagen mit der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit 80 km/h eingehalten. Mit einer Überschreitung der Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) sei nicht zu rechnen. Mittels Lärm- und Luftmonitoring werde dies nach Realisierung der WOV geprüft. Die Gründe für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h im mittleren Bereich seien deshalb nicht gegeben. Zudem wirke sich die Erhöhung der Fahrzeit auf der WOV auf das angestrebte Verlagerungsziel aus. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h würde sich unter Umständen negativ auf die Funktion der WOV auswirken. Eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im mittleren Bereich der WOV sei deshalb weder nötig noch zweck- und verhältnismässig.

- g) Aus der aktenkundigen Fotodokumentation und der Fotomontage vom 29. März 2018 aber auch aus den weiteren zahlreichen Fotos und Plänen in den Akten kann sich das Gericht ein ausreichendes Bild von den örtlichen Verhältnissen machen. Das hier interessierende Gebiet entlang des Schächenbachs zwischen Altdorf und Schattdorf respektive Bürglen kennt das Gericht überdies aus alltäglicher Anschauung bestens. Daraus und aus den Unterlagen ergibt sich, dass der vorinstanzlichen Beurteilung hinsichtlich der Qualifizierung des „mittleren Bereichs“ als Ausserortsstrecke zu folgen ist. Die Vorinstanz führt in ihrer Vernehmlassung an das Gericht vom 29. März 2019 zutreffend aus (S. 13), dass rechts und links der WOV teilweise eine lockere und teilweise eine dichte Bebauungsstruktur bestehe, wobei die überbauten Gebiete im Mittelbereich der WOV aufgrund der geplanten Linienführung durch den Schächenbach beziehungsweise den Schächenwald abgegrenzt würden. Das trifft insbesondere für die vom Beschwerdeführer speziell erwähnten Liegenschaften im Ringquartier Schattdorf zu, trennt doch der Schächenwald diese Liegenschaften durch seine Lage zwischen WOV und Wohngebiet klar ab. Die Verbindungsstrasse WOV führt überdies in einer Entfernung von rund 70 Metern getrennt durch den Schächenwald am Ringquartier vorbei. Die Quartierstrassen im Ringquartier werden nicht über einen direkten Anschluss an die WOV verfügen. Die Wohnhäuser des Ringquartiers werden durch die WOV somit nicht, zumindest nicht direkt, erschlossen, was die relative Abgeschlossenheit der Wohnhäuser im Ringquartier zur WOV bestätigt. Auch wenn es zutreffen mag, dass die Siedlungsräume der Gemeinden Altdorf, Schattdorf und Bürglen teilweise zusammengewachsen sind und die Dorfgrenzen bisweilen nicht klar ersichtlich sind, bedeutet dies nicht, dass deswegen im Gebiet zwischen den

drei Gemeinden per se keine Ausserortsstrecken denkbar wären. Vielmehr zeigen die aufgeführten konkreten örtlichen Verhältnisse auf, dass die WOV aufgrund der Linienführung durch den Schächenbach und den Schächenwald genügend abseits und somit ausserhalb der Siedlungsgebiete der drei Gemeinden verlaufen wird. Dies spricht dafür, dass es sich um eine Ausserortsstrecke handelt. Die konkrete Ausgestaltung der Strasse weist in dieselbe Richtung: Sie wird nur für den motorisierten Verkehr offen sein und über keinen Querungsverkehr verfügen, sondern gleichsam als beidseitig befestigter „Kanal“ von Knoten zu Knoten führen. Sie wird, wie bereits erwähnt, durch ein von Siedlungsräumen durch natürliche Begebenheiten (Schächenbach und -wald) abgegrenztes Gebiet führen und deshalb insgesamt von den Automobilisten auf dem in Frage stehenden Bereich eher als Ausserortsstrecke wahrgenommen werden. Auch diese Umstände sprechen dafür, dass der hier fragliche mittlere Bereich der WOV als Ausserortsstrecke erscheint. Folglich ist es nicht zu beanstanden, wenn die Vorinstanz den mittleren Bereich der WOV als Ausserortsstrecke qualifiziert.

- h) Auf Ausserortsstrecken gilt als Grundregel Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Davon kann nur unter besonderen Voraussetzungen und aus besonderen Gründen abgewichen werden (oben E. 8c). Dass ein Fall von Art. 108 Abs. 2 lit. a - c SSV vorliegen würde, ist weder gerügt noch ersichtlich. Das Gutachten der TRATUS AG „Geschwindigkeitsgutachten Mittlerer Bereich“ vom 21. August 2018 (nachfolgend: Geschwindigkeitsgutachten) verneint entsprechende Gründe (S. 24 f.). Auch für eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV sind gemäss Geschwindigkeitsgutachten die Voraussetzungen nicht erfüllt. Der Beschwerdeführer zeigt weder auf noch wäre offensichtlich, dass die diesbezügliche Beurteilung unrichtig wäre. Das Gericht braucht sich daher im vorliegenden Verfahren dazu nicht einlässlich zu äussern (Rügeprinzip; BGE 1C_265/2017 vom 25.06.2018 E. 2.4; Entscheid Obergericht des Kantons Uri vom 20.10.2017, OG V 16 35, publ. in Rechenschaftsbericht über die Rechtspflege des Kantons Uri in den Jahren 2016 und 2017 Nr. 16 S. 118 E. 4a). Nur der Vollständigkeit halber kann aber angefügt werden, dass das Gericht in den ebenfalls die WOV betreffenden Verfahren OG V 19 11 und OG V 19 12 die Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2 lit. d SSV eingehender prüfen musste und dort mit einlässlicher Begründung zum Schluss kam, dass die Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
9. Als Fazit ergibt sich, dass die Verwaltungsgerichtsbeschwerde mit Bezug auf die erneute Prüfung der Veloführung von der westlichen Seite der Gotthardstrasse in

den Velobypass am Knoten Langmatt begründet ist. In teilweiser Gutheissung der Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist Dispositiv-Ziff. 5.1 des angefochtenen Beschlusses, soweit die Einsprache des Beschwerdeführers und darin den Antrag auf Prüfung der Veloführung an der erwähnten Stelle betreffend, aufzuheben und die Sache zu neuer Beurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen. Im Übrigen ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abzuweisen. Dass die während des gerichtlichen Verfahrens erfolgten Beurteilungen des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) für das Projekt WOV verbindlich sind, wurde in den Verfahren OG V 19 10, OG V 19 11 und OG V 19 12 ebenfalls betreffend die WOV explizit festgehalten respektive angeordnet. Dies muss im vorliegenden Beschwerdeentscheid nicht ebenfalls (nochmals) ausdrücklich im Dispositiv festgehalten werden.

10. a) Im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren beträgt die Gebühr CHF 500.00 bis CHF 8'000.00 (Art. 18 Abs. 1 Gerichtsgebührenreglement). Praxisgemäss beträgt die Spruchgebühr für eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde betreffend eine Angelegenheit mittlerer Komplexität in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht CHF 2'500.00. Innerhalb des Gebührenrahmens ist die einzelne Gebühr nach dem Streit- oder, wo ein solcher nicht besteht, nach dem Interessenwert, der Anzahl der Verhandlungen, dem Umfang der Beweisvorkehrungen sowie der Schwierigkeit des Sachverhaltes und der Rechtsfragen festzulegen (Art. 3 Gerichtsgebührenverordnung). Mit Blick auf den überdurchschnittlich hohen Interessenwert der Angelegenheit und die Schwierigkeit der Rechtsfragen sowie der umfangreichen Aktenlage ist die Spruchgebühr angemessen zu erhöhen und auf CHF 4'500.00 festzusetzen.
- b) Der Beschwerdeführer obsiegt mit seiner Verwaltungsgerichtsbeschwerde teilweise. Bei insgesamt fünf materiellen Anträgen obsiegt der Beschwerdeführer mit Antrag 2 und teilweise mit Antrag 1. Dies entspricht einem Obsiegen von knapp zwei Fünfteln bei gleicher Gewichtung aller Anträge. Die Veloführung am Knoten Langmatt darf mit Blick darauf, dass es gemäss Veloverkehrskonzept gilt, das bestehende Velonetz aufzuwerten, leicht höher gewichtet werden. Insgesamt rechtfertigt es sich, den Beschwerdeführer als zur Hälfte obsiegend zu betrachten. Angesichts dessen sind die amtlichen Kosten dem Beschwerdeführer und der Staatskasse je zur Hälfte aufzuerlegen (Art. 34 Abs. 1 lit. b VRPV). Unterliegenden Instanzen werden in der Regel keine amtlichen Kosten auferlegt (Art. 34 Abs. 3 VRPV).
- c) Gemäss Art. 37 Abs. 2 VRPV besteht im Falle des Obsiegens Anspruch auf eine angemessene Parteientschädigung, wenn im Verfahren notwendige und

verhältnismässig hohe Kosten entstanden sind. Darunter fallen insbesondere Kosten einer professionellen Rechtsvertretung (vergleiche zur analogen Regelung auf Bundesebene: BGE 2C_846/2013 vom 28.04.2014 E. 4.1). Der Beschwerdeführer trat im gerichtlichen Verfahren ohne Anwalt auf, liess sich im Hintergrund aber anwaltlich beraten (vergleiche Verwaltungsgerichtsbeschwerde a.a.O. S. 6). Damit steht fest, dass der Beschwerdeführer im gerichtlichen Verfahren anwaltlich nicht vertreten war. Entschädigungspflichtige Kosten für die Rechtsvertretung sind somit nicht entstanden. Die Beratungskosten im Hintergrund fallen nicht darunter. Diese hat der Beschwerdeführer selber zu tragen. Auch sind die Voraussetzungen unter denen einer anwaltlich nicht vertretenen Partei ausnahmsweise eine Parteientschädigung zugesprochen werden könnte, nicht erfüllt (siehe dazu: BGE 1B_115/2017 vom 12.06.2017 E. 2.4.2 mit weiteren Hinweisen). Dem Entschädigungsbegehren ist somit nicht zu entsprechen. Die Vorinstanz als hoheitlich handelnde staatliche Instanz hat praxisgemäss keinen Anspruch auf Parteientschädigung (Entscheide Obergericht des Kantons Uri vom 10.06.2016, OG V 15 17, E. 11b, vom 07.01.2000, OG V 99 53, E. 6 und vom 16.04.1999, OG V 99 24, E. 3b).

Das Obergericht erkennt:

1. Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde wird teilweise gutgeheissen. Dispositiv-Ziff. 5.1 des Beschlusses der Vorinstanz vom 18. Dezember 2018 wird, soweit die Einsprache des Beschwerdeführers und darin den Antrag auf Prüfung der Veloführung von der westlichen Seite der Gotthardstrasse in den Velobypass am Knoten Langmatt betreffend, aufgehoben. Die Sache wird zur erneuten Prüfung der Veloführung an der betreffenden Stelle an die Vorinstanz zurückgewiesen. Im Übrigen wird die Verwaltungsgerichtsbeschwerde abgewiesen.

2. Die amtlichen Kosten, bestehend aus

CHF	4'500.00	Spruchgebühr
CHF	410.00	Schreibgebühr und Barauslagen
<hr/>		
CHF	4'910.00	Total,
<hr/> <hr/>		

werden dem Beschwerdeführer und der Staatskasse je zur Hälfte auferlegt.

3. Eine Parteientschädigung wird nicht zugesprochen.

4. Die Rechtsmittelbelehrung ergibt sich aus dem Anhang.

5. Mitteilung an:

- Beschwerdeführer

- Vorinstanz

- Bundesamt für Umwelt

OBERGERICHT DES KANTONS URI
Verwaltungsrechtliche Abteilung

Der Präsident

Der Gerichtsschreiber

Versand: