

Bericht des Regierungsrats an den Landrat

10. April 2018

Nr. 2018-188 R-150-13 Bericht zur Notstrasse als nachhaltigere Lösung anstelle von temporären Notmassnahmen im Ereignisfall sowie einer möglichst sicheren Erschliessung des Dorfes Bristen (Postulat Rolf Jauch, Silenen)

I. Ausgangslage

Am 15. März 2017 reichte Landrat Rolf Jauch, Silenen, als Erstunterzeichner, zusammen mit Elias Epp, Silenen, als Zweitunterzeichner, ein Postulat «Für eine Notstrasse als nachhaltigere Lösung anstelle von temporären Notmassnahmen im Ereignisfall sowie einer möglichst sicheren Erschliessung des Dorfes Bristen» ein. Anlass zum Vorstoss gab der Umstand, dass das Dorf Bristen - nach dem Stützmauerversagen vom 5. März 2017, bei dem ein zehn Meter langes Stück der Bristenstrasse abrutschte - zeitweise nur noch zu Fuss über einen Wanderweg erreichbar war.

Die Postulanten weisen darauf hin, dass sich ein Ereignis wie das vom 5. März 2017 jederzeit wiederholen kann und dass in einem solchen Fall die sofort eingeleiteten Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung von Bristen (Helikoptertransporte, Shuttle-Service, Revision und Inbetriebnahme der Standseilbahn des Kraftwerks Amsteg) personelle Ressourcen binden und mit grossen finanziellen Aufwendungen verbunden sind. Des Weiteren weisen sie darauf hin, dass in Zusammenhang mit der in Kürze anstehenden Instandstellung der Wehrebrücke und des Strassenabschnitts von der Wehrebrücke bis zur Galerie Dorf eine Umfahrungsstrasse vom Postplatz über den Eichhornboden zur Harnischwaldstrasse erstellt werden muss. Die Kosten für diese Umfahrungsstrasse belaufen sich auf rund 600'000 Franken.

Die Postulanten führen ins Feld, dass eine Noterschliessung via Frentschenberg wohl nachhaltiger wäre, als im Ereignisfall jeweils eine komplette Notorganisation aufzuziehen. Zudem könnten die Kosten für die Umfahrungsstrasse eingespart werden und der Strassenabschnitt von der Galerie Dorf bis zum Postplatz ohne Verkehrsbehinderungen saniert werden. Die Postulanten ersuchen den Urner Regierungsrat um einen Bericht an den Landrat über die technische Machbarkeit einer dauerhaften Notstrasse. Der Bericht soll Auskunft geben über die Kosten, den möglichen Zeitpunkt der Umsetzung, Synergien in Zusammenhang mit der Forsterschliessung Ledi, die Unterhaltsplanung für die Bristenstrasse und den Wanderweg Amsteg-St. Antoni sowie eine Kosten-Nutzen-Betrachtung. Das Postulat wurde an der Landratssession vom 24. Mai 2017 mit 56:0 Stimmen (0 Enthaltungen) überwiesen.

II. Antwort des Regierungsrats

Für die Erstellung des Berichts zur Notstrasse Bristen hat die Baudirektion Uri das Ingenieurbüro DU-WAPLAN GmbH, Altdorf, beigezogen. Dieses Ingenieurbüro hat bereits in früheren Jahren Erhebungen und Abklärungen zu diesem Thema gemacht. Neben dem Amt für Tiefbau wurden das Amt für Forst und Jagd sowie die Gemeinde Silenen in die Erarbeitung miteinbezogen. Die Landräte Rolf Jauch, Elias Epp und Bernhard Epp wurden laufend über die Fortschritte und Zwischenergebnisse informiert. Nachfolgend in gekürzter Form die zentralen Erkenntnisse der Untersuchung. Die Machbarkeitsstudie Notstrasse Bristen mit den Anhängen A1 Situationspläne und A3 Normalprofile liegt diesem Antrag bei. Auf die Beilage der übrigen Anhänge, die lediglich die Aussagen im Bericht dokumentieren, wird verzichtet.

Technische Machbarkeit einer dauerhaften Notstrasse nach Bristen

Eine Notstrasse via Ledi, Frentschenberg nach Bristen ist technisch machbar. Dies ist auch die einzig realisierbare Variante. Andere Linienführungen mussten verworfen werden. Die Notstrasse über den Frentschenberg wäre 2,3 Kilometer lang, davon führen 1,8 Kilometer durch Wald. Grundeigentümerin ist grösstenteils die Korporation Uri. Die Strasse würde aber auch über das Grundeigentum zweier Privatpersonen führen.

Die Fahrbahn der Notstrasse wäre zwischen 3 und 3,50 Meter breit und hätte eine durchschnittliche Längsneigung von 10 bis 15 Prozent. Etwa alle 150 Meter wären Ausweichstellen geplant. Der Baugrund kann grundsätzlich als relativ tragfähig eingestuft werden. Wegen der Steilheit des Geländes und der Geologie wären auf der Strecke grösstenteils Stützmauern talseitig sowie bergseitig notwendig. Die Stützmauern könnten grösstenteils mit Steinblöcken erstellt werden. In Silenen führt die Zufahrt zur Noterschliessung über eine Quartierstrasse. Zudem müsste die Durchfahrthöhe beim SBB-Durchlass im Dorf Silenen angepasst werden.

Rund 100 Laufmeter der Notstrasse kämen in ein BLN-Gebiet (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) zu liegen, 300 Laufmeter in einer regionalen Landschaftsschutzzone. Für den Bau der Strasse müssten 10'000 Quadratmeter Wald gerodet werden.

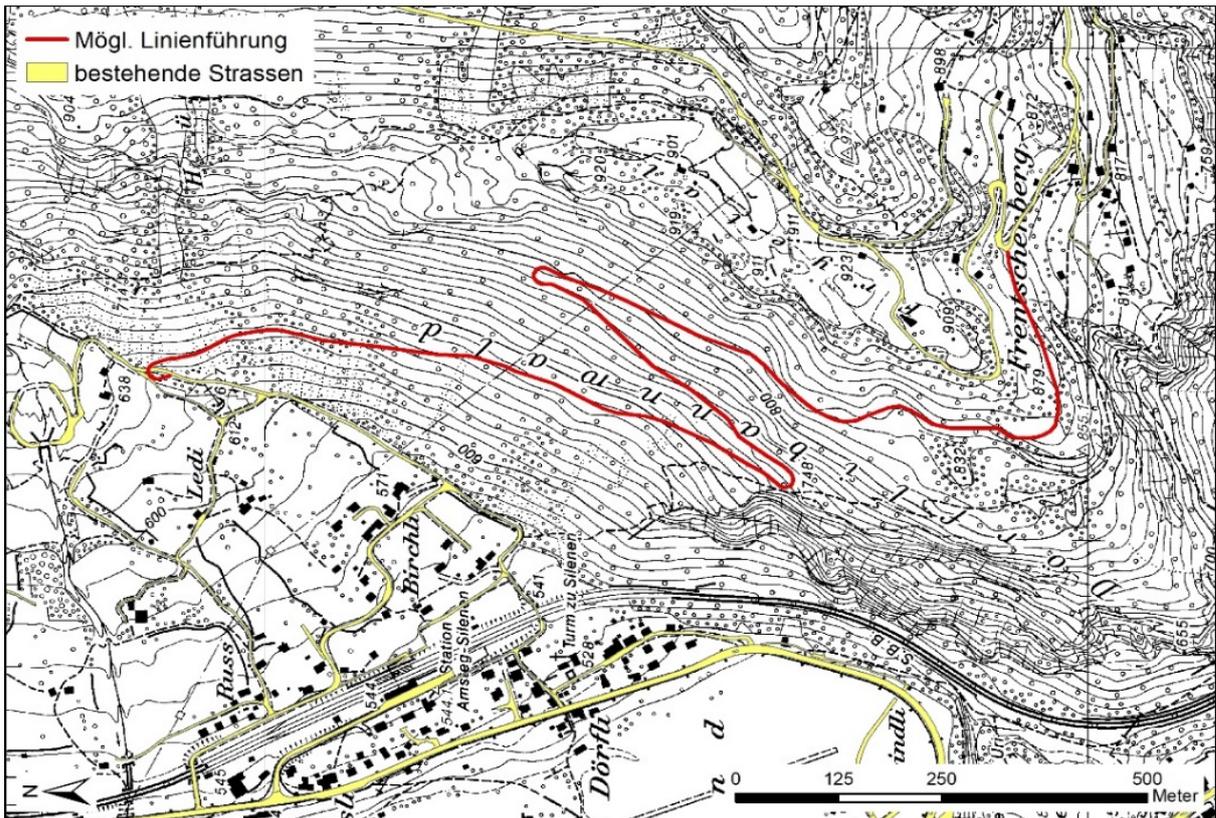


Abbildung 1: Situation der Noterschliessung von Ledi in der Gemeinde Silenen über den Frentschenberg ins Dorf Bristen.

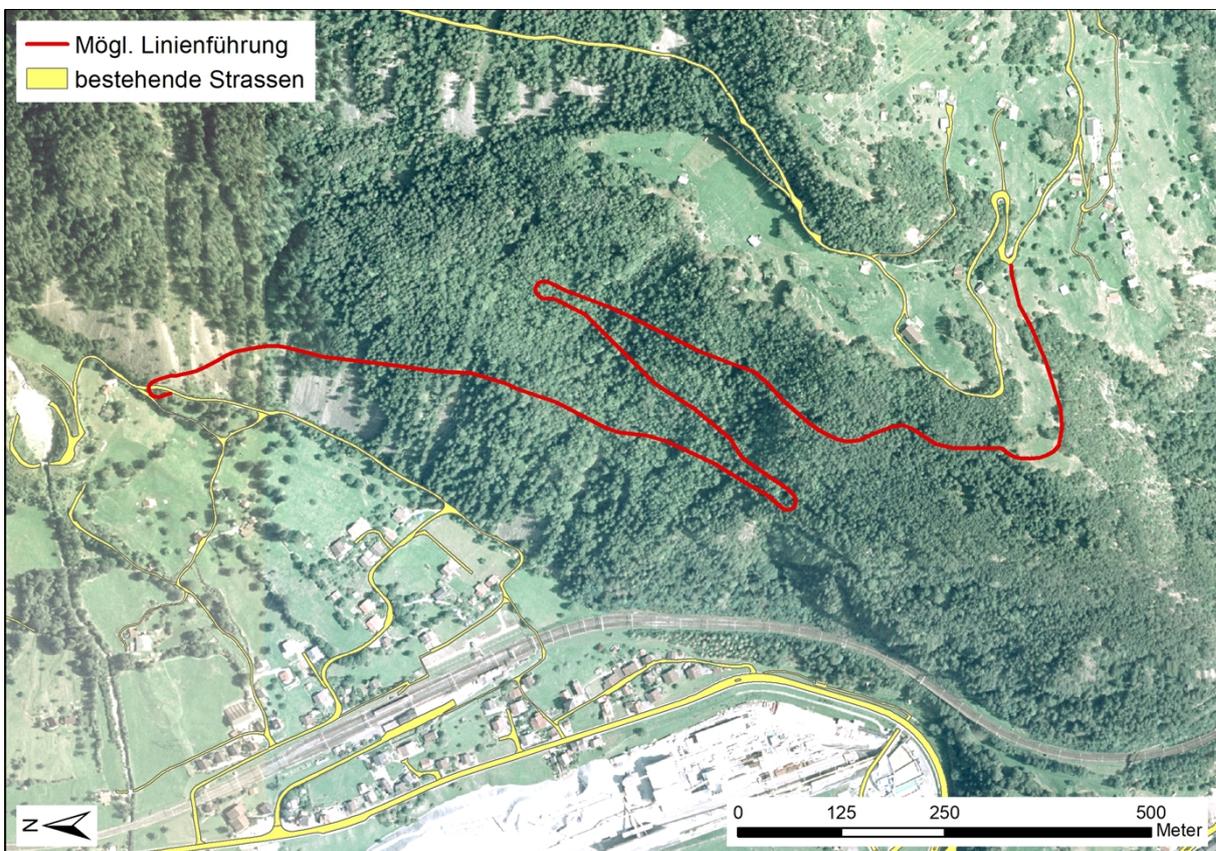


Abbildung 2: Die Notstrasse, eingezeichnet in einer Luftaufnahme.

In der Machbarkeitsstudie wurde davon ausgegangen, dass die Notstrasse Bristen als Naturstrasse angelegt wird. Vom Ausbaustandard wäre sie vergleichbar mit einer «normalen Waldstrasse»; sie würde damit nicht den gleichen Ausbaustandard wie öffentliche Strassen aufweisen. Für eine Waldstrasse bestehen zudem meist Nutzungseinschränkungen.

An die Noterschliessung Bristen werden wohl höhere Anforderungen als an eine Waldstrasse gestellt. Wie der Ausbau aussehen wird, hängt letztlich von der vorgesehenen Nutzung ab. In diesem Zusammenhang stellen sich einige Fragen: Soll die Strasse immer befahrbar sein? Muss sie im Winter geräumt werden? Wer darf die Strasse befahren? Werden Fahrzeuge wie Lkw und Schulbusse zugelassen? In Abhängigkeit der Bedürfnisse entstehen unterschiedliche Kosten.

Kosten für eine Notstrasse Bristen

Die Machbarkeitsstudie hat für die Ermittlung der Kosten eine Grundvariante (Minimalzustand) und zwei Zusatzvarianten mit höherem Ausbaustandard berechnet. So werden aus technischer Seite der mögliche Handlungsspielraum und die Auswirkungen auf den Kostenrahmen aufgezeigt. Alle ermittelten Kosten befinden sich auf Stufe Machbarkeit, das heisst, sie werden mit einer Genauigkeit von +/- 25 Prozent ausgewiesen.

Die Kosten für die Grundvariante Standard Waldstrasse belaufen sich total auf rund 3,9 Millionen Franken.

Teilarbeit	Laufmeterpreis [Fr./lfm]	Laufmeter	Total [Fr.]
Erstellen Notstrasse	1'500	2240 m	3'360'000
Erstellung Abtiefung SBB-Durchlass			500'000
Rundung			40'000
Total (+/- 25 Prozent)			3'900'000

Tabelle 1: Kosten Grundvariante

Aufgrund des minimalen Ausbaustandards der Grundvariante bestehen klare und rigorose Nutzungseinschränkungen. Im Winter wäre die Notstrasse beispielsweise nicht oder nur sehr beschränkt befahrbar. Auch in den warmen Jahreszeiten könnten nur sehr gut ausgerüstete Fahrzeuge die Strasse befahren. Die Notstrasse in der Grundvariante wäre demzufolge nicht von jeder Person aus Bristen befahrbar. Für Kleinwagen mit geringer Achshöhe und ohne Allradantrieb wäre die steile Naturstrasse kaum zu bewältigen. Der Grossteil der Bevölkerung könnte nicht direkt von der Notstrasse Grundvariante profitieren. Ob dies im Sinne des Postulanten und der Gemeinde ist, darf angezweifelt werden.

Für die Bevölkerung bringt eine ausgebaute Notstrasse mehr Vorteile. In der Machbarkeitsstudie wurde dazu eine Zusatzvariante erstellt. Die Notstrasse wird auf der ganzen Strecke mit Belag ausgerüstet. Zudem werden Absturzsicherungen sowie Steinschlagschutznetze angebracht. Diese Sicherheitsmassnahmen müssen insbesondere dann ins Auge gefasst werden, wenn die Strasse für einen erweiterten Benutzerkreis zur Verfügung stehen soll, also beispielsweise wenn auch die Schülertransporte darüber abgewickelt werden. Die zusätzlichen Kosten für die Zusatzvariante mit Belag, Steinschlagschutznetzen und Absturzsicherungen betragen total 3,8 Millionen Franken.

Variante	Laufmeterpreis [Fr./lfm]	Benötigte Laufmeter	Total [Fr.]
Belag und Entwässerungen	400	2240 m	896'000
Absturzsicherungen	290	2240 m	649'600
Schutznetze	1'500	1450 m	2'175'000
Rundung			79'400
Total (+/- 25 Prozent)			3'800'000

Tabelle 2: Zusätzliche Kosten für Ausbauvariante mit Belag, Absturzsicherung und Schutznetzen

Ohne zusätzliche Schutzmassnahmen ist auf der Notstrasse mit mehreren Stein- und Blockschlagereignissen pro Woche zu rechnen. Dabei würden gemäss heutigen Abschätzungen die Personen in den Autos nicht an Leib und Leben gefährdet. Es könnte jedoch zu Sachschäden kommen. Zu Abstürzen von grösseren Blöcken kommt es gemäss geologischen Abklärungen nur sehr selten.

Wird die Zusatzvariante realisiert, ist mit Kosten von insgesamt 7,7 Millionen Franken (+/- 25 Prozent) zu rechnen. Die künftigen und die über die gesamte Nutzungsdauer anfallenden Unterhaltsarbeiten für die Strasse in diesem steilen Gelände sind in diesem Betrag noch nicht eingerechnet.

Mehrere Partner haben eine Kostenbeteiligung in Aussicht gestellt. Die Gemeinde Silenen würde dank möglicher Einsparungen bei der Sanierung Wehrebrücke insgesamt 410'000 Franken an die Notstrasse beisteuern. Auch aus dem Bereich Forst (Bund, Kanton und Korporation) ist mit einem Beitrag von insgesamt 600'000 Franken zu rechnen¹. Werden diese Beträge von den in Tabelle 1 und in Tabelle 2 erwähnten Beträgen abgezogen, bleibt folgende Nettobelastung:

Kosten Grundvariante: 2,9 Millionen Franken

Kosten Ausbauvariante: 6,7 Millionen Franken

Möglicher Zeitpunkt der Umsetzung

Die Planung der Notstrasse würde rund ein Jahr beanspruchen. Der Bau dauert etwa zwei Jahre. Insgesamt sind für Planung und Umsetzung also drei Jahre einzurechnen. Der Kanton kann die Notstrasse Bristen derzeit nicht über die Strassenfinanzierung abwickeln, da es sich nicht um eine Kantonsstrasse handelt. Deshalb müsste der Landrat die Notstrasse vorgängig in die Liste der Kantonsstrassen aufnehmen.

Ein Kredit für die Grundvariante über netto 2,9 Millionen Franken oder für die Zusatzvariante netto 6,7 Millionen Franken müsste in jedem Fall dem Urner Stimmvolk vorgelegt werden, da es sich um eine neue Ausgabe handelt. Für den vorgängig nötigen politischen Prozess (Landratsentscheid zum Baukredit, Volksabstimmung) wäre zusätzlich Zeit einzuplanen. Mit einer Inbetriebnahme im Idealfall ist nicht vor 2022 zu rechnen.

¹ Berechnung siehe unter Abschnitt «Synergien Forsterschliessung Ledi»

Mögliche Synergien in Zusammenhang mit der Forsterschliessung Ledi

Die Notstrasse Bristen soll auch für forstwirtschaftliche Zwecke genutzt werden können. Beim Holztransport können Synergien ausgemacht werden. Während auf der heutigen Bristenstrasse eine Gewichtsbegrenzung von 18 Tonnen gilt, wäre die Notstrasse mit Fahrzeugen von bis zu 28 Tonnen befahrbar. Der Holztransport über die Notstrasse wäre damit für die Unternehmungen rentabler. Pro Kubikmeter Holz ergeben sich dadurch Minderkosten von 15 Franken. Hochgerechnet könnte - wie vorgängig erwähnt - von Seiten Bund, Kanton und Forstbetrieben mit einem Beitrag von 600'000 Franken² an die Notstrasse gerechnet werden.

Aufs ganze Jahr gesehen wäre die Forstwirtschaft Hauptnutzerin der Strasse. Der zusätzliche Nutzen für die Forstwirtschaft ist jedoch gering, da der Wald im Bereich der Notstrasse bereits heute mit Seilanlagen von den bestehenden Waldstrassen erschlossen ist.

Mögliche Ressourcennutzung bei der Sanierung in Bristen, insbesondere der Wehrebrücke

Im Jahr 2020 plant die Gemeinde Silenen die Sanierung der Wehrebrücke. Die Brücke über den Chärstelenbach ist die einzige befahrbare Verbindung in den hinteren Teil des Tals. Während der Sanierung muss die Gemeinde Silenen eine Noterschliessung einrichten. Diese soll gemäss heutigem Stand via Eichhornboden führen. Die Baumeisterarbeiten für die Noterschliessung belaufen sich auf etwa 410'000 Franken.

Wird die neue Noterschliessung via Ledi-Frentschenberg gebaut, wäre die Notstrasse Eichhornboden hinfällig, was der Gemeinde ein Sparpotenzial bietet. Wie erwähnt, würde die Gemeinde Silenen angesichts der für sie möglichen Einsparungen 410'000 Franken an die Notstrasse beitragen. Allerdings würde die Verschiebung der Sanierung Wehrebrücke auf die Jahre nach 2020 Mehraufwendungen für die Instandhaltung der jetzigen Brücke mit sich bringen. Eine Instandsetzung erst im Jahr 2023 verursacht Mehrkosten von 52'000 Franken; im Jahr 2025 wären es bereits 97'000 Franken.

Unterhaltsplanung für die bestehende Bristenstrasse

Eine sichere Haupterschliessung ins Dorf Bristen via heutiger Bristenstrasse hat absolute Priorität. Der Zustand der Bristenstrasse ist der Baudirektion bestens bekannt. Dank regelmässigen Inspektionen und laufendem Unterhalt kennt man die heiklen Stellen. Die Bristenstrasse muss auch bei einer Realisierung der Notstrasse zwingend saniert werden. Aus technischer und betrieblicher Sicht sind die beiden Strassen getrennt zu betrachten. Die Haupterschliessung darf durch die Umsetzung der Notstrasse keinesfalls vernachlässigt werden.

Die bestehenden Stützbauwerke der Bristenstrasse wurden in den Jahren 1911/1912 erstellt. Verschiedene Stützmauern befinden sich in einem schlechten Zustand. Treten Risse auf oder kommt es zu Bewegungen des Strassenkörpers, werden Überwachungsmessungen eingerichtet. Die Bristenstrasse wird aktuell an fünf Stellen geodätisch überwacht. Kommt es zu grösseren Veränderungen, wird die Dringlichkeit einer Intervention beurteilt. Keine der Messstellen zeigt zurzeit progressive

² 1'000 Kubikmeter/Jahr x 15 Franken x 40 Jahre (Lebensdauer der Notstrasse) = 600'000 Franken

Verschiebungen an.

Allerdings können bei einer Gebirgsstrasse mit über 100 Jahre alten Stützmauern jederzeit unvorhersehbare Ereignisse auftreten. Zuletzt war dies im März 2017 der Fall. Trotz Überwachungen versagte ein Teil der Stützmauer ohne vorherige Anzeichen. Auch in den Jahren davor mussten aufgrund von Bewegungen im Gelände Sicherungsmassnahmen getroffen werden. 2015 wurde oberhalb der ersten und der dritten Wendeplatte eine lose Felspartie mit Netzen und Betonunterfangungen gesichert.

Belagssanierung

2016 hat die Baudirektion für die ganze Bristenstrasse einen Zustandsbericht verfasst. 18 Prozent der Strasse (Amsteg-St. Antoni) befinden sich in einem Zustand zwischen kritisch und schlecht. Für die zeitnahe und punktuelle Sanierung des Belags sind rund 400'000 Franken nötig. Mit dieser Massnahme kann verhindert werden, dass an mangelhaften Stellen Wasser durch die schadhafte Strassenoberfläche eindringen kann und die darunterliegenden Stützbauwerke schädigt. Weiter müssen mittelfristig weitere 650'000 Franken investiert werden, um die gesamte Fahrbahn Amsteg bis St. Antoni instand zu stellen.

Ertüchtigung Mauerfüsse

Ein wesentlich grösserer Betrag fällt an, sobald die talseitigen Stützbauwerke saniert werden müssen. Für die Stabilität der Strasse sind die Mauerfüsse von grosser Wichtigkeit. Um ein Abgleiten eines Mauerfusses wie im März 2017 zu verhindern, müssen Betonriegel und Anker angebracht werden. Pro Laufmeter kostet die Mauerfussanierung 4'000 Franken. Insgesamt müssen talseitig 1'234 Laufmeter saniert werden. Für den gesamten Bereich Amsteg-St. Antoni kostet die Mauerfussanierung insgesamt rund 5 Millionen Franken.

Sanierung Stützkörper

Zusätzlich zu den Mauerfüssen müssen verschiedene Abschnitte der Stützmauern saniert werden. Um die Sanierungen mit minimalen Verkehrsbeschränkungen ausführen zu können, müssten Betoninjektionen vorgenommen werden. Im Sommer 2017 wurde ebendieses Verfahren vor dem ersten Kehrtunnel angewandt. Pro Laufmeter Mauerinstandsetzung ist mit Kosten von 6'500 Franken zu rechnen. Für die 1'234 Laufmeter zwischen Amsteg-St. Antoni fallen - abzüglich der bereits 2017 ausgeführten Abschnitte - Kosten von 7 Millionen Franken an.

Zusammenfassend zieht der Sanierungsbedarf Amsteg-St. Antoni (ohne Kordonersatz und Geländer) folgende Kosten nach sich:

Kosten Belagssanierung:	1 Million Franken
Kosten Mauerfussanierung:	5 Millionen Franken
Kosten Stützmauersanierung:	7 Millionen Franken
<u>Total:</u>	<u>rund 13 Millionen Franken (+/- 25 Prozent)</u>

Für 2018 ist ein Betrag von 300'000 Franken für dringende Sanierungsarbeiten erforderlich.

Wanderweg Amsteg-St. Antoni

Seit den Instandstellungsarbeiten nach dem Ereignis im Jahr 2003 ist der Weg ab der zweiten Wendepalte nicht mehr benutzbar. Dies ist jedoch ein untergeordnetes Problem, da auch der Wanderweg via Frentschenberg benutzt werden kann.

Kosten-Nutzen-Betrachtung im Hinblick auf die temporären Notmassnahmen

Bei Ereignissen, die eine Sperrung der Bristenstrasse notwendig machen, investiert der Kanton Uri sofort in diverse Notmassnahmen. Mit Shuttle-Service, Versorgungsflügen oder der Inbetriebnahme der Standseilbahn des Kraftwerks Amsteg werden schnellstmöglich eine Notverbindung ins Dorf Bristen und die Notversorgung der Bevölkerung sichergestellt.

Die Noterschliessung nach dem Ereignis im März 2017 hat Kosten in der Höhe von total 0,5 Millionen Franken verursacht. Die Kosten für die Noterschliessung sind im Vergleich zu den Investitionskosten der Notstrasse gering. Geht man davon aus, dass die Bristenstrasse alle zehn Jahre für mehrere Wochen gesperrt werden muss, dauert es mehr als 100 Jahre, bis die Auslagen für die Noterschliessung die Kosten für die Notstrasse übertreffen.

Bristen hat mit der Standseilbahn des Kraftwerks Amsteg eine Noterschliessung zur Verfügung, die vergleichsweise schnell eingerichtet werden kann. Der Erhalt der Bahn verursacht Kosten, die in die Betrachtung miteinbezogen werden müssen. Selbst wenn grössere Revisionsarbeiten an der Seilbahn nötig werden, steigen die Kosten für die Noterschliessung pro Ereignis kaum über 750'000 Franken. Im Verhältnis zur Erschliessung mit der Standseilbahn sind die Kosten für den Bau einer Notstrasse, die vermutlich nicht während des ganzen Jahrs genutzt werden kann, eher hoch. In den Investitionskosten von 2,9 Millionen Franken, respektive 6,7 Millionen Franken, sind keine Unterhaltskosten für die Notstrasse eingerechnet. Aufwendungen für Schneeräumungen, Salzen und bauliche Instandhaltung während der kommenden Jahre müssten zu den Investitionskosten hinzugerechnet werden. Diese Kosten sind nicht zu unterschätzen.

Wertung des Regierungsrats

Das Projekt einer Notstrasse von Ledi, Silenen, nach Bristen ist machbar. Auf insgesamt 400 Metern Länge werden Bereiche, die regional geschützt und im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) aufgeführt sind, gequert.

Die Baukosten für den tatsächlich notwendigen Ausbau (inklusive Belag, Absturzsicherungen und Schutznetzen) betragen netto 6,7 Millionen Franken. Dabei könnten Synergien mit dem Bau der Umfahrung der Baustelle Wehrebrücke und Einsparungen beim Holzabtransport genutzt werden. Über den Kredit für den Bau der Notstrasse müsste das Stimmvolk befinden.

Die bestehende Bristenstrasse weist einen mittelfristigen Sanierungsbedarf von rund 13 Millionen Franken (+/- 25 Prozent) auf. Diese Arbeiten (Belagssanierungen, Ertüchtigung der Mauerfüsse und Sanierung der Stützmauern) müssen in den nächsten Jahren mit oder ohne Notstrasse ausgeführt werden. Nur dann kann die Strasse den Anforderungen entsprechend erhalten werden.

Die Kosten für die Noterschliessung von maximal 750'000 Franken pro möglichen Unterbruch der Bristenstrasse durch ein weiteres Ereignis stehen - auch bei mehrmaliger Schliessung der Bristenstrasse - in keinem Kosten-/Nutzenverhältnis zu den Baukosten einer Notstrasse.

Hinzu kommt, dass in verschiedensten Regionen des Kantons Uri Bedürfnisse für zusätzliche oder erweiterte Erschliessungen bestehen, etwa in Realp oder im Meiental. Es gilt bei der Wertung solcher Projekte die Gesamtsicht zu wahren und das Wünschbare vom Notwendigen zu unterscheiden. Auch ohne die Realisierung von Zusatzererschliessungen kommen in den nächsten Jahren grosse Investitionen für den Strassenunterhalt auf den Kanton Uri zu.

In den Jahren 2018 bis 2021 sind strassenseitige Massnahmen des Kantons in der Höhe von mehr als 60 Millionen Franken bereits geplant bzw. beschlossen. Diese Ausgaben setzen sich zusammen aus dem Bau der West-Ost-Verbindung, den strassenseitigen Anpassungen zum Ausbau des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof, der Sanierung von Erstfeld innerorts, der hindernisfreien Ausgestaltung von Bushaltestellen (Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG]; SR 151.3) und etlichen weiteren Sanierungsvorhaben gemäss Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen. Im laufenden Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019 besteht keine Möglichkeit, einen grösseren Betrag für zusätzliche Arbeiten an der Bristenstrasse auszuscheiden. Der Regierungsrat erkennt den Handlungsbedarf an der Bristenstrasse. Er ist bereit, zu prüfen, ob und wie weit entsprechende Massnahmen forciert anzugehen sind und einen Sanierungsplan für die Bristenstrasse auszuarbeiten. Ausgehend davon wird der Landrat dannzumal über einen Zusatzkredit für die Ausführung der dringendst notwendigen Arbeiten an der Bristenstrasse befinden können.

III. Anträge

1. Der Bericht zur Notstrasse als nachhaltigere Lösung anstelle von temporären Notmassnahmen im Ereignisfall sowie einer möglichst sicheren Erschliessung des Dorfes Bristen (Postulat Rolf Jauch, Silenen) wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Bau einer Notstrasse Bristen wird nicht weiterverfolgt.
3. Das Postulat Rolf Jauch, Silenen, «Für eine Notstrasse als nachhaltigere Lösung anstelle von temporären Notmassnahmen im Ereignisfall sowie einer möglichst sicheren Erschliessung des Dorfes Bristen» wird als materiell erledigt am Protokoll abgeschrieben.

Beilagen

- Übersicht künftiger Sanierungsbedarf Bristenstrasse (Beilage 1)
- Machbarkeitsstudie Notstrasse Bristen (Beilage 2)