



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

7. Februar 2017

Nr. 2017-77 R-150-13 Interpellation Claudia Gisler, Bürglen, zu West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) - Etappierung Planung Knoten Schächen; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 16. November 2016 reichte Landrätin Claudia Gisler, Bürglen, als Erstunterzeichnerin, gemeinsam mit Landrätin Bernadette Arnold und den Landräten Alois Arnold (1965), Bernhard Epp, Hansueli Gisler und Dr. Toni Moser, alle Bürglen, als Zweitunterzeichnende, gestützt auf Artikel 127 ff. der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121), eine Interpellation zu West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) - Etappierung Planung Knoten Schächen ein.

In ihrer Interpellation weist Landrätin Claudia Gisler darauf hin, dass am 18. Oktober 2015 52,7 Prozent der Urner Stimmbevölkerung Ja zum Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm Periode 2015 bis 2020 gesagt haben. Mit den Bauarbeiten für die West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) soll 2017/2018 begonnen werden. Die Eröffnung sei auf das Jahr 2020 geplant.

Weiter verweist sie auf eine Medienmitteilung der Baudirektion des Kantons Uri vom 28. Oktober 2016, in der zu lesen gewesen sei, dass die Planung des Knotens Schächen etappiert werde und die öffentliche Ausschreibung der Ingenieurarbeiten für diesen Knoten und die dazu gehörenden Strassenanpassungen bereits laufe. In dieser Medienmitteilung heisse es weiter, dass parallel nach Möglichkeiten gesucht werde, wie sich die Verkehrssicherheit für Velofahrer und Schulkinder im Bereich Schächenbrücke zu finanziell tragbaren Kosten verbessern lasse. In diesem Zusammenhang richtet die Interpellantin sieben Fragen an den Regierungsrat.

II. Antwort des Regierungsrats

Einleitende Bemerkungen

Mit der Kreditabstimmung vom 18. Oktober 2015 wurde über den Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm 2015 bis 2020 abgestimmt. Inhalt dieses Strassenbauprogramms ist nur der Neubau teil der WOV. Also das neue Trassee entlang des Schächens, die neue Brücke über den Schächen und die damit verbundenen Nebenarbeiten. Die entsprechenden Kosten wurden im Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 31. März 2015 und in den Abstimmungsunterlagen ausgewiesen:

Pos.	Beschrieb	Investitionskosten in Fr.
1	Landerwerb	1'000'000
2	Begleitmassnahmen inklusive Aufforstung	1'800'000
3	Terrainvorbereitungen	500'000
4	Strassenbau (Trassee und Damm)	7'500'000
5	Knoten Anpassungen West	1'000'000
6	Brücke	3'500'000
7	Lärmschutzmassnahmen	2'500'000
8	Nebenanlagen und Mauern	2'000'000
	Total Kostenschätzung inklusive 8 Prozent MwSt. (+/- 20 Prozent)	19'800'000

Die flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Umfang von 200'000 Franken sind im Bericht und Antrag zusätzlich und detailliert ausgewiesen mit dem Hinweis, dass sie teilweise im Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) 2016 bis 2019 enthalten sind und teilweise mit dem UHP 2020 bis 2023 dem Landrat zur Genehmigung vorgelegt werden sollen.

Kosten FlaMa Altdorf				
Massnahme	Beschrieb	Kosten	Finanzierung	Zeitl. Umsetzung
Signalisationen Altdorf innerorts	- Beschilderung Begegnungszone - Beschilderung Tempo-30-Zone	Fr. 25'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung
Markierung Altdorf innerorts	- best. Markierung entfernen - neue Markierung anbringen	Fr. 20'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung

Kosten FlaMa Urnertor, Abschnitt Kreisel Kollegi bis Grundgasse/Grenzgasse				
Massnahme	Beschrieb	Kosten	Finanzierung	Zeitl. Umsetzung
Rechts-Rechts-System Kreisel Kollegi bis Grundgasse/Grenzgasse	- neue Signalisation	Fr. 8'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung
Markierungen	- best. Markierung entfernen - neue Markierung anbringen	Fr. 10'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung
Baul. Anpassungen	- Trottoirabsenkung vor Kollegi	Fr. 17'500	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019	Umsetzung auf Zeitpunkt

	- Maueröffnung	Fr. 14'300	und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	WOV-Eröffnung
--	----------------	------------	---	---------------

Kosten FlaMa Schattdorf				
Massnahme	Beschrieb	Kosten	Finanzierung	Zeitl. Umsetzung
Signalisation	- Diverse Einzelsignale	Fr. 8'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung
Markierungen	- Markierung Radstreifen zw. Knoten Militärstrasse bis Knoten Schächen - Markierung allg. (Kernfahrbahn, ...)	Fr. 36'000 Fr. 23'500	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung
Baul. Anpassungen	- Drei neue Mittelinseln zur Sicherung der Fussgängerübergänge (Verkehrinseln aus Recycling-Kunststoff)	Fr. 15'000	Finanzen sind im UHP 2016 bis 2019 und im UHP 2020 bis 2023 bereitgestellt	Umsetzung auf Zeitpunkt WOV-Eröffnung

Nicht Teil des Strassenbauprogramms WOV sondern des Unterhaltsprogramms sind der Knoten Schächen sowie die Sanierung des Knotens Langmatt (Langmattgasse/Gotthardstrasse/Bürglen-Grund). Die Kosten für den Knoten Schächen sind im Unterhaltsprogramm 2016 bis 2019 enthalten (erster Teil) respektive im UHP 2020 bis 2023 vorgesehen (Fertigstellung).

Der Landrat hatte am 19. November 2014 den ersten Antrag zum Strassenbauprogramm mit zwei Direktiven zur Überarbeitung zurückgewiesen:

1. Der Regierungsrat hat aufzuzeigen, wie das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen in den nächsten vier Jahren aussieht und welche Massnahmen einen direkten Zusammenhang mit der WOV haben und was dies in Bezug auf die Kosten bedeutet.
2. Die Vorlage an den Landrat muss aufzeigen, welche flankierenden Massnahmen aufgrund der Handlungsanweisung im Richtplan im Sinne einer minimalen Ausbauvariante umgesetzt werden müssen. Die zeitliche Umsetzung der FlaMa und die finanziellen Auswirkungen (Kosten FlaMa und Ohnehin-Kosten) sind aufzuzeigen.

Im Rahmen dieser Überarbeitung und im Sinne der minimalen Ausbauvariante wurde auf eine zeitgleiche Sanierung des Knotens Schächen und des Knotens Langmatt verzichtet. Der bauliche Perime-

ter des Knotens Schächen wurde bis zum südlichen Widerlager der bestehenden Schächenbrücke zurückgenommen. Der Knoten Langmatt/Gotthardstrasse sollte zusammen mit dem restlichen Strassenabschnitt zwischen Kreisel Kollegi und der Schächenbrücke später - unabhängig vom rGVK - im normalen Verlauf des Strassenunterhalts saniert werden (UHP 2020 bis 2023 oder später).

Beantwortung der Fragen

1. *Welche Gewichtung erhält der Langsamverkehr bei der aktuellen Planung im Bereich Knoten Schächen? Erhalten der Langsamverkehr und der motorisierte Individualverkehr auf dem Streckenabschnitt Knoten Schächen bis Kreisel Kollegi bei der Planung der Strasseninfrastruktur und der Finanzierung der Kosten trotz Etappierung dieselben Prioritäten?*

Dem Langsamverkehr kommt bei der Planung des Knotens Schächen grosses Gewicht zu. Die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden geniesst hohe Priorität. Entsprechend sind auf dem Abschnitt Kreisel Kollegi bis Knoten Schächen diverse Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs vorgesehen. Im Rahmen der Einführung des Rechts-Rechts-Systems von der Grundgasse bis zum Kreisel Kollegi wird auf einer Länge von rund 200 Metern neu ein Radstreifen markiert. Auf der Seite Kollegi wird das Trottoir zugunsten eines Radstreifens entfernt; die Fussgänger werden neu durch das Areal der Kantonalen Mittelschule geführt. Mit weiteren Massnahmen wird dabei erreicht, dass die Fussgänger parallel zur Gotthardstrasse durch das Kollegiareal vom Urnertor bis zum Kreisel Kollegi gelangen können.

Beim Knoten Schächen und beim Knoten Langmatt wird dem Langsamverkehr die gleich hohe Priorität eingeräumt wie auf dem gesamten Urner Kantonsstrassennetz. Mit der Gemeinde Schattdorf laufen derzeit Gespräche, wie die Situation am Knoten Schächen für Velofahrende optimiert werden kann. Beim neuen Kreisel wird für ungeübte Velofahrende in Fahrtrichtung Nord ein Bypass erstellt (duales System). Die Massnahmen für den Bypass Fahrtrichtung Süd sind Bestandteil der Gespräche mit der Gemeinde Schattdorf. Der Gemeinderat Bürglen fordert seinerseits eine Verbesserung der Schulwegsicherheit beim Knoten Langmatt. In Vereinbarungen mit der Gemeinde Schattdorf respektive der Gemeinde Bürglen verpflichtete sich der Kanton, die entsprechenden Anliegen zu prüfen und - sofern technisch machbar und finanziell tragbar - auch zu verwirklichen. Dem Landrat wurden die Vereinbarungen zusammen mit dem Antrag für den WOV-Kredit unterbreitet.

Nach der WOV-Abstimmung hat das Projektteam der WOV mehrere Varianten für eine Velo- und Fussgängerunterführung mit den Vertretern der Gemeinderäte besprochen. Vertieft geprüft wurde insbesondere eine kombinierte Unterführung für Fussgänger und Velofahrende im Bereich des heutigen Fussgängerstreifens beim Werkhof Galgenwäldli. Die Verkehrsteilnehmenden wären unter der Gotthardstrasse hindurchgeführt worden. Um den Anliegen beider Gemeinden gerecht zu werden, wurde eine Unterführung mit einem Abzweiger Richtung Bürglen und einem Abzweiger Richtung Schattdorf geplant. Die Kosten für dieses Projekt (Bypass Nord-Süd) belaufen sich gemäss Schätzung auf rund 6 Mio. Franken. Es beinhaltet eine kombinierte Unterführung (Radfahrer, Fussgänger), alle notwendigen Rampen, die Auf- und Abgänge, eine separate Brücke über den Schächen und die zwingende Anpassung aller Fuss- und Radwege entlang des Schächens, des Sportplatzes, der Dorfstrasse und der Grünenwaldstrasse.

Die geforderte Unterführung ist jedoch nicht in erster Linie wegen den hohen Kosten nicht realisierbar. Sie wurde von mehreren unabhängigen Verkehrsexperten und auch von Verkehrsverbänden als nicht zielführend beurteilt. Zwei voneinander unabhängige Gutachten der Verkehrsexperten der Planungsbüros Metron und verkehrsteiner zeigten zudem keine gravierenden Sicherheitsmängel am betreffenden Knoten. Aktuell hat die Baudirektion ein weiteres Gutachten bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfU) in Auftrag gegeben, das die Situation objektiv und ohne Kenntnis der Vorgutachten untersucht und allfälliges Verbesserungspotenzial aufzeigen soll.

Aus Sicht der Baudirektion lässt sich die Verkehrssicherheit beim Knoten Langmatt mit anderen Massnahmen als mit einer Unterführung verbessern. Oberirdische Lösungen sind in diesem konkreten Fall kostengünstiger. Für die Sanierung des Knotens Langmatt wird mit Kosten von rund 1 Mio. Franken gerechnet - inklusive der Massnahmen im Interesse der Schulwegsicherheit. Dem Gemeinderat Bürglen wurden in diesem Zusammenhang verschiedene Möglichkeiten präsentiert.

Die Gemeinde Schattdorf hat für die Weiterbearbeitung der Veloführung (Bypass Nord-Süd) in Absprache mit der Baudirektion die Hochschule für Technik Rapperswil beigezogen und prüft alternative Lösungen. Im Laufe dieses Jahrs liegen entsprechende Vorschläge vor und werden gemeinsam mit der Baudirektion auf die Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit geprüft.

2. Welche Kosten waren vor der Abstimmung berechnet worden und wie berechnen sich die Kosten heute für die geplanten baulichen Vorhaben im Bereich Schächenbrücke?

Die Grobkostenschätzung für den Knoten Schächen ging zum Zeitpunkt der Abstimmung zur WOV von Kosten von rund 4,25 Mio. Franken aus. Die bis 2019 anfallenden Kosten für die Sanierung des Knotens Schächen (rund 2,75 Mio. Franken) wurden im Rahmen des UHP 2016 bis 2019 im Mai 2015 durch den Landrat genehmigt. Weitere 1,5 Mio. Franken sind im UHP 2020 bis 2023 vorgesehen. Der Knoten Schächen respektive die entsprechenden Kosten waren nicht Teil der Abstimmungsvorlage zum Strassenbauprogramm WOV, das am 18. Oktober 2015 gutgeheissen wurde. Die Kosten für die Sanierung des Knotens Schächen belaufen sich gemäss derzeitigem Kenntnisstand auf rund 4 Mio. Franken. Diese Kosten beinhalten die Anschlüsse Dorfstrasse, Gotthardstrasse und WOV sowie den Langsamverkehr-Bypass von Süden nach Norden.

Die Sanierung des Knotens Langmatt wurde gemäss den Direktiven des Landrats vom 19. April 2014 zunächst zurückgestellt. Aufgrund des Vorstosses der Gemeinde Bürglen, die im März 2015 diverse Massnahmen am Knoten forderte (unter anderem eine Fussgängerunterführung), wurde der Knoten Langmatt wieder in die Planung miteinbezogen. Dies, ohne am geplanten Sanierungszeitpunkt nach 2020 etwas zu ändern. Für die Sanierung des Knotens Langmatt sind wie erwähnt rund 1 Mio. Franken vorgesehen.

Das von den Gemeinden Schattdorf und Bürglen geforderte System mit Unterführung und Velo-Bypass Nord-Süd (siehe Antwort auf Frage 1) wurde gemäss Vereinbarung mit den beiden Gemeinden in diversen Varianten geprüft. Die Kosten für die vom Projektteam abschliessend favorisierte Variante belaufen sich gemäss Grobschätzung auf rund 6 Mio. Franken. Die entsprechenden Kostenberechnungen für den Bypass Nord-Süd waren am Abstimmungsdatum der WOV noch nicht erarbeitet und sind auch nicht im UHP 2016 bis 2019 enthalten.

3. *Muss aufgrund der Medienmitteilung angenommen werden, dass aus Kostengründen die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr vernachlässigt wird?*

Nein. Bei jedem Strassenbauprojekt und jeder Sanierung setzt die Baudirektion grosses Gewicht auf die Verkehrssicherheit. Die Etappierung stellt lediglich sicher, dass die unbestrittenen Teilprojekte rechtzeitig auf die Eröffnung des Kantonsbahnhofs fertiggestellt sind. Parallel werden die Anliegen der Gemeinderäte Bürglen und Schattdorf weiterbearbeitet. Die Etappierung der beiden Projekte Knoten Schächen und Knoten Langmatt soll eine optimale Lösungsfindung ermöglichen und gleichzeitig die Fertigstellung der vom Volk gutgeheissenen WOV nicht verzögern.

Die Fertigstellung des Knotens Schächen Ende 2021 ist nötig, um das vom Landrat mehrfach bestätigte regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) rechtzeitig zum Fahrplanwechsel 2021/2022 umzusetzen. Das rGVK UR beinhaltet ein neues öV-Netz für Busse, die IC-Halte am Kantonsbahnhof Altdorf sowie die Inbetriebnahme der WOV und des Halbanschlusses A2 Altdorf Süd.

4. *Wurden oder werden an der im Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat vom 30. September 2014 und vom 31. März 2015 vorgelegten Linienführung der West-Ost-Verbindungsstrasse vom Kreisel Wysshus Ost bis zum Knoten Schächen Korrekturen vorgenommen? Wenn ja, welche?*

Die dem Landrat vorgelegte Linienführung orientierte sich unter anderem an der Massgabe, die Siedlungsgebiete entlang der WOV möglichst vor Lärm und Emissionen zu schützen. Deshalb wurde die Linienführung so nah als möglich entlang der Gewerbezone der RUAG geplant. An der Linienführung wurden im Rahmen der Projektierung keine massgeblichen Änderungen vorgenommen.

Der grösste Teil der neuen Strasse führt indes über das heutige Eigentum der RUAG. Der Regierungsrat handelte mit der RUAG einen Vertrag aus, um Fragen rund um die Linienführung und die WOV zu klären. Im Rahmen dieser Verhandlungen wurde die Linienführung am westlichen Ende der WOV auf einem kurzen Abschnitt um maximal acht Meter in Richtung Norden verschoben, um die optimale Nutzung einer Gewerbeparzelle zu ermöglichen. Die entsprechende Korrektur ist auf dem angefügten Plan ersichtlich. Wichtig ist, dass durch diese punktuelle Anpassung keine Nachteile für die Anwohnerinnen und Anwohner entstehen. Auch mit der Anpassung der Linienführung werden die Grenzwerte bezüglich Lärm und Luftreinhalteverordnung in den angrenzenden Siedlungsgebieten unterschritten. Die Strasse wird in diesem Bereich mit rund zwei Meter hohen Lärmschutzwänden versehen. Zusätzlich wird auf der WOV ein lärmarmen Belag eingebaut. Hätte die Anpassung der Strassenführung irgendwelche nachweislich negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, wäre sie nie in Betracht gezogen worden.

5. *Welche Abweichungen der Abstimmungsbotschaft vom 18. Oktober 2015 «Beschluss über den Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 bis 2020; Umsetzung der West-Ost-Verbindung)» wurden bisher und werden bis zur Fertigstellung der WOV noch vorgenommen?*

Die Abstimmungsbotschaft vom 18. Oktober 2015 hat unverändert Gültigkeit. Weder an der Kostenschätzung für die WOV noch am Termin der Fertigstellung haben sich Änderungen ergeben. Die Umsetzung des rGVK UR mit den wesentlichen Bausteinen Kantonsbahnhof in Altdorf (mit IC-Halten), Halbanschluss A2 Altdorf Süd, FlaMas sowie Anpassungen am ÖV-Netz verläuft wie in der Abstimmungsbotschaft skizziert. Im Rahmen der Detailprojektierung ergaben sich auf der zeitlichen Achse beim Bauprogramm Veränderungen - was bei Bauprojekten in dieser Grössenordnung nicht unüblich ist. So wird der Knoten Adlergarten zunächst nur minim umgestaltet und zu einem späteren Zeitpunkt saniert, als in der Abstimmungsbotschaft erwähnt. Der Baubeginn der WOV wird neu Ende 2018/Anfang 2019 erfolgen. Das ist einige Monate später, als ursprünglich vorgesehen. Auf den Fertigstellungstermin hat dies allerdings wie erwähnt keine Auswirkungen. Die WOV wird rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel 2021/2022 in Betrieb sein. Die zeitliche Verschiebung des Baustarts hängt wesentlich damit zusammen, dass mit den Gemeinden Bürglen und Schattdorf in einem kooperativen Prozess eine Lösung für die geforderten Verbesserungen beim Langsamverkehr im Bereich Schächenbrücke gesucht wurde. Während mehrerer Monate wurden verschiedenste Varianten gemeinsam erarbeitet und geprüft.

Aufgrund der Verhandlungen mit der RUAG wurde die Linienführung am Westende der WOV leicht angepasst (siehe Antwort auf Frage 4). Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Mittelteil der WOV kann zudem gemäss Projektierungsstand nicht durchgehend auf Tempo 60 belassen werden. Generell gilt ausserorts gemäss Verkehrsregelverordnung des Bunds (VRV; SR 741.11) eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Von dieser Höchstgeschwindigkeit darf nur abgewichen werden, wenn die Geschwindigkeitsreduktion nötig sowie zweck- und verhältnismässig ist - etwa wenn die Strasse eine solche Geschwindigkeit nicht zulässt, bestimmte Strassenbenützer eines besonderen Schutzes bedürfen oder damit übermässige Umweltbelastungen vermieden werden können. Ein Gutachten der Tratus AG Verkehrsingenieure kommt zum Schluss, dass keine Gründe vorliegen, die eine Geschwindigkeitsreduktion auf der WOV (ausserhalb der Knoten Schächen und Wysshus Ost) zulassen. Die in der Abstimmungsbotschaft vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h muss deshalb im Mittelbereich der WOV an die gesetzlichen Bestimmungen angepasst werden. Das hat keine zusätzlichen Kosten zur Folge. Die Lärmemissionen unterschreiten trotz Tempo 80 dank der Lärmschutzmassnahmen (lärmarmer Belag und Lärmschutzwände) in allen angrenzenden Siedlungsgebieten die Grenzwerte. Das vorgesehene Tempo-Regime wird dem Gemeinderat Bürglen vorgängig detailliert vorgestellt. Das Bauprojekt wie auch die Signalisation werden anschliessend im Rahmen der öffentlichen Verfahren aufgelegt.

6. *Bisher war jeweils von einem Tempo-60-Regime die Rede. Hat dieses noch Gültigkeit oder liegen Gründe vor, von diesem Regime abzuweichen?*

Siehe Antwort auf Frage 5.

7. *Die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf unterzeichneten mit dem Kanton Uri, vertreten durch die Baudirektion, eine Vereinbarung betreffs Regionales Verkehrskonzept (rGVK) Unteres Reusstal und Umsetzung der Flankierenden Massnahmen in den Siedlungszentren. Die Projektorganisation sieht eine strategische Projektsteuerung paritätisch durch je ein/zwei Mitglieder des Regierungsrats und des Gemeinderats und eine operative Projektleitung mit mindestens zwei,*

höchstens drei Mitgliedern des Kantons und der Gemeinde vor. Wie gestaltete sich bisher die Zusammenarbeit?

Die Umsetzung der Vereinbarung im Hinblick auf die Projektorganisation wurde an der Startsitzen der Begleitgruppe vom 23. November 2015 besprochen. Dabei wurden auch die Aufgaben und Zusammensetzungen der vereinbarten Gremien besprochen. Die strategische Leitung wird durch die Begleitgruppe wahrgenommen. Die operative Projektleitung ist für jedes Teilprojekt unterschiedlich. Bei einzelnen Teilprojekten war die Arbeitsbelastung und der Sitzungsrythmus höher und die Zusammenarbeit deshalb intensiver (z. B. Teilprojekt 2: Knoten Schächen) als bei anderen. Im Teilprojekt 3 (Kollegium) fand zudem eine intensive Zusammenarbeit mit der Kantonalen Mittelschule Uri statt.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor



Beilage

- Übersichtsplan West-Ost-Verbindung (WOV), Strassen-Achsverschiebung Parzelle 103