



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

8. Februar 2011

Nr. 2011-81 R-150-13 Interpellation Vinzenz Arnold, Schattdorf, zur Sanierung der Schöllenenstrasse; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Landrats reichten Vinzenz Arnold, Schattdorf, als Erst- und Peter Tresch, Göschenen, als Zweitunterzeichner am 18. November 2010 eine Interpellation mit folgender Begründung ein:

"Seit Jahren ist die Verkehrssituation in der Schöllenen prekär. Zunehmend ist diese wichtige Verkehrsverbindung überlastet. Im Sommer ist dies grösstenteils aufgrund des ausweichenden Transitverkehrs der Fall, im Winter aufgrund der grossen Anzahl Skitourenisten.

Verschiedene Gründe sprechen dafür, dass der Verkehr auch in den kommenden Jahren zunehmen wird. Insbesondere ergibt sich mit der Realisierung des Tourismusresorts Andermatt (TRA) eine deutliche Steigung der Verkehrsentwicklung.

Nebst dieser angespannten Verkehrssituation, steht aller Voraussicht nach ab 2013 die Sanierung der Schöllenen- und der Gotthardpassstrasse an. Es ist geradezu offensichtlich, dass diese Konstellation für grosse Herausforderungen beim Verkehrsmanagement sorgt.

Im Winter sind öfters auch die schlechten Strassenverhältnisse und die mangelnde Ausrüstung der Automobilisten ein Grund für Chaos in der Schöllenen.

Im Sommer ist vielfach der Kreisel in Göschenen ein Mittäter. Viele Verkehrsteilnehmenden verlassen in Amsteg oder Wassen die Autobahn. Sie möchten den Stau umfahren und wählen die Variante Passstrasse. Dabei müssen sie sich im Kreisel in Gösche-

nen mit dem Verkehr aus der Schöllenen, welcher auf die Autobahn in Göschenen gelangen will, kreuzen. Der Stau in beide Richtungen ist vorprogrammiert.

Auch der Fussgängerstreifen bei der Teufelsbrücke ist nicht zu unterschätzen. Der Verkehr muss immer wieder unkontrolliert anhalten. Es dauert danach eine Weile, bis alle Verkehrsteilnehmenden wieder angefahren sind. Für LKW's ist das eine grosse Belastung, sie bekunden grosse Mühe mit dem stetigen Anhalten und Anfahren.

Eine Unterführung für Fussgänger oder eine Ampel bei der Teufelsbrücke könnte das Problem entschärfen."

Der Interpellant erwartet vom Regierungsrat, dass er sich für die Behebung der Probleme einsetzt und nicht den Ball einfach an das ASTRA weiterspielt. Dazu stellt er verschiedene konkrete Fragen.

2. Zu den gestellten Fragen

Frage 1: Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass sich in den nächsten Jahren – und vor allem aufgrund der Bautätigkeit beim TRA – die Verkehrssituation in der Schöllenen enorm verschlechtert?

Nein. Der Regierungsrat schliesst zwar nicht aus, dass Schwierigkeiten entstehen können. Eine enorme Verschlechterung wird nicht erwartet. Der Regierungsrat ist sich jedoch möglicher Konflikte bewusst. Bereits im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wurden dem Tourismusresort Andermatt (TRA) daher Auflagen gemacht. Unter anderem hat der Regierungsrat der Baudirektion den Auftrag erteilt, mit der Andermatt Swiss Alps AG ein restriktives Logistik-Konzept zu entwickeln, damit der Verkehrsfluss in der Schöllenen trotz Grossbaustelle in Andermatt geordnet abläuft. Dazu liegt seit Januar 2011 ein Konzept vor. Als Schwerpunkt enthält dieses eine geordnete Dosierung des Schwerverkehrs in den Individualverkehr mit bewirtschafteten Warteräumen in Erstfeld (Schwerverkehrszentrum), Göschenen (Areal Werkhof) und für die Rückfahrt in Andermatt.

Das Bauvorhaben TRA wird zwar eine gewisse Mehrbelastung der Schöllenen zur Folge haben. Eine Schätzung ist jedoch schwierig. Mit Fahrzeitverlusten ist zu rechnen. Das Bauvorhaben TRA wie auch die Sanierung der Schöllenenstrasse bringen aber längerfristig Vorteile für den Kanton Uri, weshalb gewisse Beeinträchtigungen zu verantworten sind. Bund und Kantone werden alles daran setzen, die Behinderungen verträglich zu halten und die wichtige Erschliessungsfunktion der Schöllenenstrasse auch während der Bauphasen aufrechtzu-

erhalten.

Frage 2: Wer ist zuständig (Bauherrin) für die Sanierung der Schöllenenstrasse?

Bauherrin ist das Bundesamt für Strassen ASTRA.

Frage 2.1: Welche Rolle spielt dabei das ASTRA?

Die Hauptrolle. Die Schöllenenstrasse ist Bestandteil der Gotthardpassstrasse, die als Nationalstrasse im Eigentum und in der Zuständigkeit des Bundes ist. Das ASTRA ist das zuständige Bundesamt für den Bau und die Sanierung. Auch für das übergeordnete Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen ist das ASTRA zuständig. Die regionale Verkehrsführung sowie die hoheitlichen polizeilichen Funktionen sind Sache der Kantonspolizei. Der betriebliche Unterhalt wird im Auftrag des ASTRA durch das Amt für Betrieb Nationalstrassen der Baudirektion Uri wahrgenommen, dem auch die kantonsinterne Koordination der operativen Nationalstrassenbelange obliegt.

Frage 2.2: Ist den Verantwortlichen des ASTRA die Verkehrssituation, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau des TRA, bekannt? Woher bezieht das ASTRA seine Informationen?

Ja. Der Projektleiter des ASTRA ist zugleich auch Kontaktstelle des ASTRA zum TRA. ASTRA¹, TRA², AfBN³, AfT⁴, Kantonspolizei und Gemeinden sind in ständigem Kontakt und stellen die gegenseitigen Informationen sicher. Abgestimmt auf das regionale Gesamverkehrskonzept Ursern (rGVK) werden koordinierte Massnahmen in diesem Kreis diskutiert.

Für die Bearbeitung der Verkehrsfragen im Zusammenhang mit dem Bau des TRA gibt es eine Steuerungsgruppe unter der Leitung der Baudirektion. Vertreten sind darin die Andermatt Swiss Alps zusammen mit der beauftragten Ingenieursgemeinschaft "Baulogistik", die Kantonspolizei Uri und das ASTRA, unterstützt von dessen Verkehrsmanagementzentrale sowie dem AfBN.

Frage 3: Besteht bereits ein Verkehrskonzept für die Bewältigung des Mehrverkehrs und der gleichzeitigen Sanierung der Schöllenenstrasse?

¹ Bundesamt für Strassen

² Tourismusresort Andermatt

³ Amt für Betrieb Nationalstrasse

⁴ Amt für Tiefbau

Das detaillierte Verkehrskonzept für die Sanierungsphase der Schöllenen wird im Rahmen des Erhaltungsprojekts erarbeitet. Das bereits vereinbarte Verkehrskonzept Baudirektion - TRA berücksichtigt ab 2014 die zusätzliche Behinderung durch die Bauarbeiten in der Schöllenen und setzt alles daran, die intensiven Transportphasen von und zu den Baustellen abzustimmen. Im Verkehrskonzept für die Sanierungsphase wird auch die Thematik des Langsamverkehrs berücksichtigt. Es zeigt sich, dass insbesondere der bergwärts fahrende Veloverkehr im Sommer die Kapazität der Schöllenen stark einschränkt und deshalb für die Sanierungsphasen Alternativen gesucht werden müssen.

Frage 3.1: Wenn bereits ein Verkehrskonzept Schöllenen vorhanden ist:

Welche Massnahmen sind vorgesehen, damit die Verkehrssituation während der Sanierung der Schöllenenstrasse resp. dem Bau des TRA einigermaßen verträglich bleibt?

Es kann hier auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen werden: Das Verkehrskonzept beinhaltet die Steuerung des LKW-Anlieferverkehrs. Je nach Verkehrsfrequenzen in der Schöllenen werden die TRA-Anlieferer dosiert auf die Schöllenenstrasse geschickt. Dabei wird berücksichtigt, dass die Frequenzen saisonal, wochentags und in der Tagesverteilung unterschiedlich sind. Um die Dosierung zu ermöglichen, werden – wie bereits gesagt – im Schwerverkehrszentrum Erstfeld (SVZ), im Werkhofareal Göschenen und für die Rückfahrt in Andermatt Warteräume eingerichtet.

Wie sieht die zeitliche Vereinbarung der Sanierung der Strasse mit der grossen Bauphase des TRA aus?

Gemäss Angaben des ASTRA soll die Schöllenenstrasse ab 2014 saniert werden. Nach Aussagen der Bauherrschaft erfolgt die Hauptbauphase des TRA in den Jahren 2011 bis 2013. Durch diese zeitliche Verschiebung treffen die beiden Tätigkeiten nicht direkt aufeinander. Zudem können in den ersten Jahren des Baus Erfahrungen mit der Verkehrsführung gesammelt werden.

Sieht dieses auch eine vorgezogene/sofortige Sanierung vor, damit unter Umständen die Sanierung vor der grossen Bauphase des TRA stattfinden könnte?

Die Sanierung Schöllenen erfolgt erst ab 2014. Eine zeitlich vorgezogene Realisierung der Sanierung vor die Hauptbauphase TRA ist nicht möglich (vgl. Antwort oben).

Frage 4: Inwiefern leidet die Verkehrssicherheit wegen der prekären Verkehrssituation (LKW-

Unfälle)? Was für Massnahmen kämen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Frage?

Da das Geschwindigkeitsniveau in der Schöllenen gering ist, ist sie bereits heute keine unfallträchtige Strecke. Die Verkehrssicherheit bleibt auch unter erschwerten Umständen erhalten. Die TRA-Transporte dürfen nur mit Lastwagen oder Anhängerzügen, nicht aber mit Sattelschleppern ausgeführt werden. Ausserdem gelten Minimalanforderungen für die Motorisierung der Lastwagen. Zur Überwachung des Verkehrs werden in der Schöllenen Kameras eingerichtet. Dadurch ist eine permanente Kontrolle und Steuerung des Verkehrs gewährleistet. Zudem wird mit dem Erhaltungsprojekt Schöllenen eine Verbesserung von Kurvenradien und Kurvenbreiten angestrebt, damit ein konfliktfreieres Kreuzen in den Wendeplatten möglich ist.

Frage 5: Was für Auswirkungen hat die prekäre Verkehrssituation für die Einwohnerinnen und Einwohner der umliegenden Gemeinden und für die Volkswirtschaft (vor allem für den Tourismus)?

Die Verkehrsbelastung wird zunehmen. Mit den beschriebenen Massnahmen wird aber alles daran gesetzt, die Erreichbarkeit der Gemeinden im Urserntal und im Urner Oberland für Einheimische und Touristen ohne grössere Behinderungen zu gewährleisten. Die Verkehrssituation in der Schöllenen ist im Übrigen nur an Tagen mit Spitzenfrequenzen heikel. Die Schöllenenstrasse wird nach den jetzigen Einschätzungen weniger vom Projekt TRA belastet als von den üblichen tourismusbedingten Verkehrsspitzen in der Sommer- respektive Winterferienzeit. Die anstehende Sanierung der Schöllenen beseitigt diverse Engpässe, was zukünftig zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen wird. Auch die Problematik des Kreisels Göschenen ist den Verantwortlichen bewusst. Durch Sofortmassnahmen konnte 2009 die Situation bereits leicht verbessert werden. Die langfristige Lösung wird im Rahmen des Erhaltungsprojekts geprüft. Die Instandsetzung der Schöllenenstrasse legt somit einen wesentlichen Grundstein für die weitere volkswirtschaftliche Entwicklung der erschlossenen Gemeinden und der Talschaft Ursern als Ganzes.

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

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

