



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

30. September 2014

Nr. 2014-605 R-150-13 Kleine Anfrage Ruedi Cathry, Schattdorf, zu Verkehrssituation im Kanton Uri; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Gestützt auf die Artikel 130 und 131 Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) hat Landrat Ruedi Cathry, Schattdorf, am 24. August 2014 eine Kleine Anfrage zur Verkehrssituation im Kanton Uri eingereicht. Er stellt in diesem Zusammenhang verschiedene Fragen und führt sinngemäss aus, dass im Zusammenhang mit der Sanierung der Strasse durch die Schöllenen auch auf der Kantonsstrasse im ganzen Kanton Stau herrsche, was insbesondere an den Wochenenden, aber teils auch unter der Woche zu unhaltbaren Zuständen führe. Dieser Zustand behindere den gesamten Kanton und sei auch aus der Sicht der Notfalldienste so nicht haltbar.

II. Antwort des Regierungsrats

Zu den gestellten Fragen

- 1. Kennt der Regierungsrat diese Situationen und wie schätzt er die Verantwortbarkeiten und Zumutbarkeiten diesbezüglich ein?*

Ja. Der Regierungsrat ist und war sich zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) und seinen Fachdirektionen (Baudirektion und Sicherheitsdirektion) bewusst, dass die notwendigen Sanierungsmassnahmen in der Schöllenen und in Wassen zu erschwerten Verkehrsbedingungen mit entsprechend reduzierten Kapazitäten führen werden. Er hat deshalb verschiedene flankierende Massnahmen ergriffen, um die Situation im Rahmen des Möglichen zu entschärfen.

So erfolgt die Steuerung der Lichtsignalanlagen für die Schöllenen direkt ab der Einsatzzentrale der Kantonspolizei in Göschenen. Die Anlagen sind videoüberwacht und werden vor Ort personell bedient. Und schliesslich wurden die Baustellen an den Hauptreisewochenenden jeweils auf ein Gegenverkehrsregime umgebaut, was zusammen mit dem faktischen Verlust von vier Bauschichten jedes Mal Kosten von bis zu 100'000 Franken verursachte.

Bei der Baustelle auf der Watteringbrücke war eine derartige Umstellung auf Gegenverkehr an den Wochenenden aus verschiedenen Gründen nicht möglich, weshalb die Lichtsignalanlage an diesen Tagen ebenfalls von Hand bedient wurde und die Durchfahrt durch das Dorf Wassen zusätzlich mit einer personellen Verkehrsregelung unterstützt wurde. Und schliesslich konnte bei Bedarf die Autobahnausfahrt in Wassen kurzfristig vorübergehend gesperrt werden.

Damit konnte zumindest verhindert werden, dass der Verkehr auf der Kantonsstrasse vollständig zum Erliegen kam. Dass es aber zu erschwerten Verhältnissen kam, war und ist nicht vollständig zu verhindern, denn grundsätzlich ist es jedem Verkehrsteilnehmer frei gestellt, auf welcher Strasse er fahren will, sofern kein entsprechendes Fahrverbot besteht. Dies führt im Zeitalter der Navigationsgeräte zwangsläufig dazu, dass eine gewisse Verkehrsverlagerung zu verzeichnen ist.

Der Regierungsrat erachtet deshalb insgesamt die besagte Situation als schwierig, aber verantwortbar. Ungeachtet dessen werden jedoch die Erfahrungen dieses Jahrs von den Fachleuten im Detail ausgewertet und geprüft, ob es zusätzliche und/oder andere Massnahmen gibt, die im kommenden Sommer umgesetzt werden könnten.

2. Musste mit solchen Verkehrsbehinderungssituationen tatsächlich gerechnet werden, oder sind sie unerwarteter Natur?

Die Verkehrsbehinderungen bewegten sich durchwegs im erwarteten Rahmen und Ausmass. Die Ausgangslage mit drei Baustellen an verkehrstechnisch schwierigen Stellen liess keine anderen Schlüsse zu. Eher aussergewöhnlich war allerdings, dass der Verkehrsstrom dieses Jahr nicht nur an den Wochenenden, sondern verteilt über fast die ganze Woche, hoch war. Es wird sich zeigen müssen, ob diese Veränderungen einmalig waren oder ein insgesamt verändertes Ferienverhalten darstellen.

3. Warum werden solche Sanierungsarbeiten in der Sommerhauptsaison nicht unterbrochen?

Wie bei der Antwort zu Frage 1 dargelegt, wurden die Arbeiten an den Wochenenden eingestellt, wo dies aus bautechnischen und wirtschaftlichen Überlegungen zu verantworten war. Aber auch dazu bleibt zu berücksichtigen, dass die Zeitfenster, während denen in den Gebirgsregionen solche Arbeiten überhaupt ausgeführt werden können, insgesamt sehr kurz sind.

4. Ist es notwendig, dass zum gleichen Zeitpunkt an mehreren Stellen Sanierungsarbeiten realisiert werden, bzw. Verkehrsbehinderungen eingebaut werden müssen?

Ja. Die gesamte Sanierung der Schöllenen dauert auch so fünf Jahre. Würde nur eine Baustelle pro Jahr betrieben, würde sich die Baudauer entsprechend verdoppeln. Das wäre nicht zu verantworten, denn es geht hier um Fragen der Sicherheit, des Unterhalts, von dringenden Umweltschutzmassnahmen sowie Normierung der Absturzsysteme (Leitplanken). Und zudem kann gleichzeitig der Langsamverkehr neu geführt und von der Strasse getrennt werden, was angesichts der im Sommer hohen Frequenzen an Zweiradfahrern einen grossen Sicherheitsgewinn darstellt. Nicht anders verhält es sich mit der Watteringerbrücke, die ebenfalls hohen Sanierungsbedarf aufwies. Da das ASTRA mittelfristig Sanierungsarbeiten zwischen Göschenen und Wassen plant, muss die Kantonsstrasse rechtzeitig als Ersatzstrecke verfügbar sein.

5. Was wird unternommen, dass in Zukunft, vor allem in den Sommermonaten der nächsten Sanierungsjahre solche Situationen nicht mehr eintreffen?

In der Schöllenen wird sich die Lage leicht entschärfen, weil die Baustellen des nächsten Jahrs an verkehrstechnisch weniger schwierigen Orten liegen werden, und die Baustelle auf der Watteringerbrücke wird dann nicht mehr bestehen. Und zusätzlich werden die Erfahrungen dieses Jahrs im Detail ausgewertet und im Hinblick auf mögliches Verbesserungspotenzial durchleuchtet.

6. Wie ist der Notfallrettungsdienst des Urner Oberlands gewährleistet, wenn auf der Schöllenenstrasse beiderseits kilometerlang Stau besteht?

Die Bauherrschaft hat zusammen mit den Blaulichtorganisationen und dem Amt für Betrieb Nationalstrassen frühzeitig entsprechende Massnahmen definiert, um die Notfall-

schliessung des Urner Oberlands auch während der Dauer der Sanierungsarbeiten zu gewährleisten.

Geht man von einem Ereignis aus, das sich oberhalb der Schöllenen ereignet und bei dem ein Krankenwagen zum Einsatz kommt, wird die Unfallmeldung in der Regel zur Kantonspolizei in die Werkhofzentrale Göschenen weitergeleitet. Wird ausnahmsweise das Kantonsspital Uri direkt kontaktiert, nimmt dieses umgehend Kontakt mit der Werkhofzentrale Göschenen auf. Von dort wird die Unfallmeldung weiter bearbeitet und Rettungsmassnahmen koordiniert. Wird vom Personal der Werkhofzentrale ein Krankenwagen aufgeboten, wird zeitgleich der Zugang zur Schöllenen vorbesprochen. Konkret heisst dies, dass festgelegt wird, ob der Krankenwagen Göschenen via die Autobahn A2 oder die Kantonsstrasse am schnellsten erreicht. Diese Absprache wird bereits seit Jahren so durchgeführt und hat sich bewährt.

Seit Beginn der Sanierungsarbeiten in der Schöllenen wurde jedoch neu vereinbart, dass die erwartete Ankunftszeit des Krankenwagens in Göschenen (oder Andermatt) der Werkhofzentrale frühzeitig gemeldet wird. Auf den vom Krankenwagenfahrer angegebenen Zeitpunkt schaltet auf Verlangen der Kantonspolizei der zuständige Operator - oder bei dessen Abwesenheit die Kantonspolizei direkt - in der Werkhofzentrale Göschenen frühzeitig alle Ampeln in Fahrtrichtung des Krankenwagens auf "grün". Damit wird veranlasst, dass sich die Stauräume in die entsprechende Fahrtrichtung entleeren und der Krankenwagen den Baustellenbereich mit der Kolonne passieren kann. Es wurde auch geprüft, ob es nicht besser wäre, alle Ampeln auf Rot zu schalten, um sämtliche Fahrzeuge in der Schöllenen zum Stillstand zu bringen. Ein Überholen im Baustellenbereich birgt jedoch ein gewisses Gefahrenpotenzial für den Krankenwagen, weshalb auf diese Massnahme im Sinne der Sicherheit verzichtet wurde.

Mit der aufgezeigten Einflussnahme auf die Verkehrsampeln in der Schöllenen ist es möglich, die zeitgerechte Erreichbarkeit des Urner Oberlands sicherzustellen.

7. Warum wird der Verkehrsstau A2 am Gotthard vom Urner Oberland in den Talboden bis nach Flüelen verlagert, was zur Folge hat, dass Fahrzeuge durch den ganzen Kanton auf der Kantonsstrasse Richtung Süden fahren?

Das Stauregime auf der A2 hat wegen den Baustellen keine Veränderung erfahren. Wie seit Jahren erfolgreich umgesetzt, wird der Stau in Blöcken so aufgebaut, dass die Ausfahrten ab der Autobahn möglichst nicht belegt sind. Dadurch kann im Rahmen des Möglichen und Erlaubten erreicht werden, dass nicht noch viel mehr Fahrzeuge ausfahren, weil sie eben im

Bereich der Ausfahrten, insbesondere im Urner Unterland, nicht anhalten müssen. Dass aber generell bei Stau eine zunehmende Anzahl Fahrzeuge versucht, Ausweichrouten zu wählen, ist allgemein bekannt. Das trifft insbesondere auf ortskundige Schweizer Automobilisten zu. Und - wie dargelegt - empfehlen natürlich auch die Navigationsgeräte derartige Alternativrouten. Das ist insgesamt nicht zu verhindern. Die Kantonspolizei hat jedoch dieses Jahr wegen den erschwerten Verhältnissen auf dem Kantonsstrassennetz in Zusammenarbeit mit der Verkehrsmanagementzentrale des Bunds (VMZ) und der Viasuisse immer wieder im Radio melden lassen, dass ein Ausweichen auf das untergeordnete kantonale Netz nicht zu empfehlen ist. Inwieweit dies tatsächlich genützt hat, ist leider nicht überprüfbar. Und zudem wurden und werden bei Bedarf im Sinne von polizeilichen Notmassnahmen die Ein- und Ausfahrten der Autobahn kurzfristig gesperrt. Dies ist allerdings nur in absoluten Ausnahmefällen zulässig.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Kleinen Anfrage); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Amt für Kantonspolizei; Direktionssekretariat Baudirektion; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion und Sicherheitsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

