



# Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

28. September 2010

Nr. 2010-591 R-150-13 Interpellation Thomas Kempf, Seedorf, zum Ausbaustandard und zur künftigen Entwicklung der Industriestrasse Altdorf; Antwort des Regierungsrats

## 1. Ausgangslage

Landrat Thomas Kempf reichte am 30. Juni 2010 eine Interpellation mit folgender Begründung ein:

Seit dem Jahr 1986 hat sich in Sachen Masse und Gewichte der schweren Motorfahrzeuge vieles geändert. Bis ins Jahr 1992 galt in der Schweiz eine Fahrzeugbreite von 2.30 m. Nur mit Bewilligung und Kennzeichnung durften bis 2.50 m breite Fahrzeuge lediglich auf Hauptstrassen mit 7.00 bis 7.50 m Breite verkehren. Die Fahrzeugbreite wurde durch einen Volksentscheid auf Bundesebene auf 2.50 m festgelegt. Nach dieser Entscheidung durften auch die 2.50 m breiten Fahrzeuge auf Nebenstrassen verkehren. Mit dem Inkrafttreten der Bilateralen<sup>1</sup> mit der EU hat der Bundesrat die Masse und Gewichte von der EU übernommen und für die Schweiz im SVG in Kraft gesetzt. Auch bei der letzten Änderung in der EU im Jahr 2000 hat der Bundesrat die Fahrzeugbreite von 2.55 m und für Kühlfahrzeuge 2.60 m auch für die Schweiz angepasst. Diese Masse gelten für Personenwagen, Lastwagen, Reise- und Linienbusse und deren Anhänger sowie für landwirtschaftliche Traktoren. Für Ausnahmetransporte mit Bewilligung sowie für landwirtschaftliche Erntemaschinen ist eine Breite bis 3.00 m ohne die Aussenspiegel auf allen Strassen zugelassen.

An der Session vom 31. März 2010 hat der Landrat, gestützt auf den Bericht und Antrag des Regierungsrats, die Industriestrasse Süd zur Kantonsstrasse erklärt. Zur Erinnerung: Es handelt sich um den Teilabschnitt von der Seedorferstrasse entlang der A2 bis zur Attinghauserstrasse. Der Teilabschnitt wird neu mit der Giessenstrasse, Allmendstrasse und Reussstrasse als "**K24 Industriestrasse Altdorf**" bezeichnet.

Im Bericht und Antrag des Regierungsrats ist der einfache Ausbaustandard damit begründet, dass die weitere Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung zeigen werde, ob in einigen Jahren die Industriestrasse noch weiter ausgebaut werden soll. Ebenfalls wurde vom Baudirektor an der Session mündlich eine Abhängigkeit vom Halbanschluss Attinghausen an die A2 erwähnt.

Die SVP-Fraktion hat mit ihren Voten an der Session vom 31. März 2010 infolge dem Ausbaustandard sprich Fahrbahnbreite von nur 6.00 m einige Bedenken angebracht. Die Industriestrasse Süd wird ab dem Herbst 2012, jedoch spätestens sobald die neue Unterführung Wysshus für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht, stark vom motorisierten Verkehr beschlagnahmt werden. Dem Schwerverkehr wird für das Kreuzen, infolge der engen Platzverhältnisse, zu Lasten der Sicherheit, zu wenig Rechnung getragen. Die im Winter anfallenden Schneemassen werden sich aufgrund der Befahrbarkeit mit erhöhtem Unterhalt zu Buche schlagen. Es wäre nicht das erste Mal, dass so eine wichtige Verbindungsstrasse nachträglich wieder verbreitert würde!

Im Artikel 4 vom kantonalen Strassenbaugesetz ist eine Strasse nach dem jeweiligen Stand der Technik so anzulegen, dass sie im Rahmen der Klasseneinteilung bzw. der Zweckbestimmung der betreffenden Verkehrseinrichtung eine sichere Abwicklung des Verkehrs gewährleistet, dem sie zu dienen bestimmt ist. Im Artikel 5 ist sowohl beim Bau, Ausbau und bei der Korrektur den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen.

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung des Landrats wird der Regierungsrat ersucht, die nachfolgenden Fragen zu beantworten.

## **2. Zu den gestellten Fragen**

*Frage 1: Wurden auf die Voten im Landrat an der Session vom 31. März 2010 in baulicher Hinsicht bereits Massnahmen getroffen oder umgesetzt?*

Nein. Die Sanierung wurde wie geplant umgesetzt. Es gab weder den Bedarf noch die Möglichkeit, jetzt zusätzliche bauliche Massnahmen vorzunehmen. Die Sanierungsarbeiten verliefen projekt- und programmgemäss und werden Ende September 2010 beendet.

*Frage 2: Werden Massnahmen getroffen und welche, sollte sich herausstellen, dass nach Inbetriebnahme der Industriestrasse die Fahrbahnbreite von 6.00 m für das Kreuzen von LKWs, Gesellschaftswagen, Schwertransporten usw. erschwert und nicht verantwortbar ist?*

Für die sanierte Industriestrasse bleibt die zulässige Geschwindigkeit wie bisher auf 60 km/h begrenzt. Das Lichtraumprofil bei dieser Geschwindigkeit für den Begegnungsfall LKW/LKW beträgt gemäss Norm 6.80 m. Die neue Fahrbahnbreite beträgt 6.30 m, die Belagsbreite 6.50 m. Dies ist kein Widerspruch, denn der Lichtraumbedarf auf Fahrbahnhöhe ist lediglich 6.20 m, da der Sicherheitszuschlag von zweimal 0.30 m für die Spiegel der Fahrzeuge oder eventuelle Hindernisse in der Höhe vorgesehen ist. Dies ist normgerecht. Unabhängig von den geometrischen Voraussetzungen, die im vorliegenden Fall genügend sind, ist das Kreuzen grosser Fahrzeuge in jedem Fall verantwortbar, da die Fahrzeuglenker sich an die Verkehrsregeln halten müssen (Schweizerisches Strassenverkehrsgesetz Art. 26 und 32 ff.).

Die weitere Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung wird zeigen, ob in einigen Jahren die Industriestrasse noch weiter ausgebaut werden muss oder nicht. Speziell hängt diese Frage davon ab, ob der geplante A2-Halbanschluss realisiert werden kann oder nicht. Der Ausbaustandard wurde darum aus Kostengründen bewusst einfach gehalten.

Sollte der Halbanschluss nicht gebaut werden und der Verkehr auf der Industriestrasse längerfristig in unerwarteter Masse zunehmen, sind die in den Planungen vorgesehene Verbreiterung der Strasse und die den Umweltvorschriften entsprechende Strassenentwässerungsanlage zu realisieren.

*Frage 3: Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass die seitlich befahrenen Bankette längerfristig einem erheblichen Unterhalt ausgesetzt sind und eine Fahrbahnbreite von mindestens 6.50 m im Grundsatz verkehrstechnisch besser und im Vergleich mit den Erstellungskosten günstiger wäre?*

Nein. Die Sanierung der Industriestrasse entspricht den Anforderungen des Verkehrs von heute und der nahen Zukunft. Die mittelfristige Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Industriestrasse ist zu unsicher (Ost-West-Verbindung, Halbanschluss A2), um daraus grosse Vorausinvestitionen zu begründen. Allerdings ist die ganze Strassenanlage so ausgelegt, dass für eine Verbreiterung die jetzt sanierten Bereiche nicht nochmals überarbeitet werden müssen.

*Frage 4: Wie vereinbart der Regierungsrat die Umsetzung von Artikel 4 im Strassenbaugesetz des Kantons Uri, wo eine Strasse im Rahmen der Klasseneinteilung bzw. der Zweckbestimmung eine sichere Abwicklung des Verkehrs gewährleisten soll?*

Die Industriestrasse ist der Erschliessungsqualität A zugeteilt und erfüllt die Aufgabe einer Strasse mit zwischenörtlicher Verbindungsfunktion (gemäss Strassenbaugesetz, Art. 6). Beide Anforderungen werden mit der Sanierung erfüllt.

*Frage 5: Wie vereinbart der Regierungsrat die Umsetzung von Artikel 5 im Strassenbaugesetz des Kantons Uri, wo den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung getragen werden muss?*

Das realisierte Projekt ist eine Optimierung von lokalen und regionalen Anforderungen des Verkehrs.

*Frage 6: Halbanschluss an die A2 in Attinghausen*

*6.1: In welchem Zusammenhang steht der momentane Ausbaustandard der Industriestrasse mit einem künftigen Halbanschluss an die A2 in Attinghausen?*

Wie bereits vorne angesprochen, steht der jetzige Ausbaustandard in direktem Zusammenhang mit dem geplanten Halbanschluss. Ein Halbanschluss der A2 bei Attinghausen, allenfalls in Kombination mit einer neuen Ost-West-Verbindung, würde die Industriestrasse vom Verkehr entlasten.

*6.2: Zu welchem Zeitpunkt wird der Halbanschluss an die A2 in Attinghausen frühestens spruchreif oder allenfalls umgesetzt?*

Das weitere Vorgehen in Sachen Halbanschluss wird zurzeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) diskutiert. Der Regierungsrat geht davon aus, das ASTRA mit den im regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal aufgezeigten Verkehrslösungen und einem Gutachten, das negative Auswirkungen auf den Betrieb der Nationalstrasse ausschliesst, von der Zweckmässigkeit dieses Vorhabens überzeugen zu können.

*6.3: Sollte der Halbanschluss Attinghausen nicht umgesetzt werden; welche Priorität hat dann der Ausbau der Industriestrasse und wie sieht der Ausbau aus?*

Als Kriterien für den Ausbau gelten einzig das Verkehrsaufkommen respektive die jeweils absehbare Verkehrsentwicklung sowie allfällige neue Normen, Vorschriften, Erfahrungen mit dem Verkehr zum Beispiel Eliminierung von Unfallschwerpunkten und so weiter.

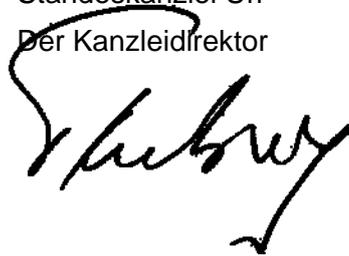
*Frage 7: Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass ein nachträglicher Ausbau der Industriestrasse in einigen Jahren im Gegensatz zu einem heutigen Endausbau mit erheblichen Mehrkosten zu rechnen ist? Wenn nein, warum nicht?*

Nein. In der Planung der Strassenanlage ist eine Verbreiterung bereits berücksichtigt, allerdings nur als Option und nicht zur sofortigen Ausführung. Diese Option kann bei Bedarf aus-

gelöst werden. Aus dem späteren Ausführungstermin ergeben sich keine erheblichen Mehrkosten. Im Gegenteil: Wegen der unsicheren Verkehrsentwicklung entspricht die optionale Ausführung Artikel 5 ff. der Verordnung über den Finanzhaushalt des Kantons Uri. Danach sind Ausgaben mit minimal möglichen Kosten und in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit vorzunehmen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Interpellation); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Tiefbau; Amt für Energie; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats  
Standeskanzlei Uri  
Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Schubert', written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.