



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

3. November 2020

### **Nr. 2020-653 R-150-13 Interpellation Karin Gaiser Aschwanden, Erstfeld, zur Anpassung Kreisel Kollegi Altdorf; Antwort des Regierungsrats**

#### **I. Ausgangslage**

Am 30. September 2020 reichten Landrätin Karin Gaiser Aschwanden, Erstfeld, als Erstunterzeichnerin, und Landrat Andreas Gisler, Bauen, als Zweitunterzeichner, gestützt auf Artikel 128 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landrats vom 4. April 2012 (GO; RB 2.3121) eine Interpellation zu «Anpassung Kreisel Kollegi Altdorf» ein.

Die Interpellanten erinnern daran, dass die Instandsetzung des Kreisels Kollegi für Schlagzeilen sorgte, so auch durch die optische Verengung bei der Kreiselausfahrt in die Klausenstrasse. Die Interpellanten sprechen in diesem Zusammenhang von einem «Absatz» respektive von «einem eingebauten Hindernis».

Gestützt auf Artikel 127 GO stellen die Interpellanten dem Regierungsrat fünf Fragen.

#### **II. Optische Fahrbahnverengung**

Bei der Kreiselausfahrt in die Klausenstrasse befinden sich ein Fussgängerstreifen und gleich anschliessend eine Bushaltestelle.

Für Fahrzeuglenkende, die auf der Gotthardstrasse von Schattdorf her kommen, sind diese Gefahrenstellen nicht beziehungsweise zu spät einsehbar. Die optische Fahrbahnverengung bewirkt, dass Fahrzeuglenkende die Geschwindigkeit anpassen und nicht mit überhöhter Geschwindigkeit auf den Fussgängerstreifen zufahren.

Für Fahrzeuglenkende, die von Altdorf kommen, sind der Fussgängerstreifen und die Bushaltestellen gut ersichtlich. Es besteht die Gefahr, dass sie deshalb bei der Ausfahrt aus dem Kreisel in die Klausenstrasse ihr Fahrzeug beschleunigen. Die optische Fahrbahnverengung sorgt auch in diesem Fall, dass die Geschwindigkeit angepasst wird.

Die Fahrbahnverengung wird deshalb als optisch bezeichnet, weil sie überfahrbar ist. Die Überfahrbarkeit ist wichtig, wenn der Kreisel zum Beispiel von einem Sattelschlepper befahren wird. Mit dem

Zugfahrzeug kann der durch die optische Fahrbahnverengung bedingte engere Ausfahrtradius problemlos befahren werden, das Anhängerfahrzeug überfährt jedoch aufgrund der Schleppkurve diese Fläche.

Die optische Fahrbahnverengung ist also aus Sicherheitsgründen sinnvoll, muss aber im Interesse der Befahrbarkeit des Kreisels durch schwere Motorfahrzeuge überfahrbar sein.

### III. Fragenbeantwortung

#### 1. *Wie viele Unfälle waren zu verzeichnen und wie schwerwiegend waren diese?*

Eine Velofahrerin hat sich bei der Baudirektion gemeldet, weil sie wegen des «Absatzes» gestürzt ist, jedoch ohne sich zu verletzen. Durch die Polizei wurden keine Unfälle erfasst. Über allfällige weitere Unfälle sowie über deren Schwere ist nichts bekannt.

#### 2. *Kann der Kanton für diese durch das Hindernis eingebaute Gefahr in der Fahrbahn belangt werden, d. h. entstehen dem Kanton daraus irgendwelche Kosten als Haftungsfolge?*

Die Pläne für den Bau der optischen Fahrbahnverengung wurden von einem externen Auditor begutachtet. Dabei ging es auch um die Frage der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Die optische Fahrbahnverengung entspricht dem Stand der Technik und ist gemäss den Schweizer Normen ausgeführt worden.

Ausgehend vom Beizug des externen Auditors kann dem Kanton Uri keine Nachlässigkeit hinsichtlich der gebauten optischen Verengung mit der überfahrbaren Fläche unterstellt werden. Überdies wurden, wie bereits gesagt, die gültigen Normen eingehalten.

Der Kanton Uri kann daher grundsätzlich nicht belangt werden.

#### 3. *Mit welchen zusätzlichen Kosten ist für die Angleichung der eingebauten Verengung der Fahrbahn zu rechnen und wann wird diese ausgeführt?*

Die Kosten für das nachträgliche Abschrägen der Granitsteine betragen 3'945.20 Franken. Ausgeführt wurden die Arbeiten per 30. September 2020. Ausgehend vom zusätzlichen Bearbeitungsschritt kann davon ausgegangen werden, dass auch bei einer Bestellung der Granitsteine mit Abschrägung bereits höhere Kosten entstanden wären.

#### 4. *Sind dem Regierungsrat solche Fahrbahnverengungen in einem Kiesel in anderen Kantonen bekannt?*

Der Bau von optischen Fahrbahnverengungen mit einer zusätzlichen überfahrbaren Fläche in einem Kiesel, die grundsätzlich dem Schwerverkehr vorbehalten sein sollte, wurde bereits auch in anderen Kantonen angewendet, unter anderem in:

- Büron, Kanton Luzern
- Ballwil, Kanton Luzern
- Hunzenschwil, Kanton Aargau
- Windisch, Kanton Aargau
- Aarau, Kanton Aargau

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant beim A2-Halbanschluss Altdorf Süd optische Fahrbahnverengungen mit überfahrbaren Flächen zu bauen und zwar bei den dort zu erstellenden Kreiseln, sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausfahrt.

5. *Wie verhalten sich solche «Einbauten» bei der Schneeräumung?*

Die optische Fahrbahnverengung mit der von Lastwagen überfahrbaren Fläche werden wie auch der überfahrbare Innenring des Kreisels nicht geräumt. Die Mitarbeiter der Baudirektion, die für den Betrieb und Unterhalt der Kantonsstrasse zuständig sind, fahren bei der Schneeräumung der Fahrbahn mit dem Lastwagen mit montiertem Schneepflug nur entlang dieser Einbauten.

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

Im Auftrag des Regierungsrats  
Standeskanzlei Uri  
Der Kanzleidirektor

