



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

18. August 2015

Nr. 2015-447 R-150-13 Postulat Ruedy Zraggen, Attinghausen, zu Sicherheit der Gotthardachse Amsteg-Göschenen-Gotthardpass-Airolo; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Am 24. Juni 2015 reichte Landrat Ruedy Zraggen, Attinghausen, zusammen mit dem Zweitunterzeichner Paul Jans, Erstfeld, ein Postulat mit dem Titel "Wie sicher ist die Gotthardachse Amsteg-Göschenen-Gotthardpass-Airolo" ein. Anlass zum Postulat gab der Steinschlag, der am 20. Mai 2015 auf die Tanzenbeingalerie in der Schöllenen niederging und die anschliessende Sperrung der Gotthard-Passstrasse für gut einen Monat zur Folge hatte.

Die Postulanten verweisen auf die grosse Bedeutung der SBB-Gotthard-Bergstrecke, der Matterhorn-Gotthard-Bahn- (MGB) Strecke und der Nationalstrasse bzw. der Kantonsstrasse zwischen Amsteg und Airolo. Sie rufen diverse Naturereignisse in Erinnerung, um aufzuzeigen, dass die Gotthardachse ständigen Naturgefahren ausgesetzt ist.

Gestützt auf Artikel 119 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) ersuchen die Postulanten den Urner Regierungsrat um einen Bericht darüber, wie es grundsätzlich um die Sicherheit der Gotthardroute bestellt ist.

2. Antwort des Regierungsrats

Vorbemerkungen

Die Postulanten möchten wissen, wie es um die Sicherheit der Verkehrswege von Amsteg ins Urner Oberland und über den Gotthardpass bestellt ist und was gegebenenfalls angedacht ist, um die Sicherheit zu erhöhen. Dabei ist einerseits die Sicherheit, andererseits

aber auch die Verfügbarkeit angesprochen.

Der Felssturz vom 20. Mai 2015 war nicht vorhersehbar. Grosse Felsblöcke sind heruntergedonnert und hätten die Lawinengalerie Tanzenbein beinahe durchschlagen. Auf diesem Hintergrund ist die Frage nach der Sicherheit sehr berechtigt. Zugleich hat dieser Felssturz aber auch gezeigt, wie abhängig das Urner Oberland insbesondere in touristischer Hinsicht von der Verfügbarkeit dieser Strasse ist.

Nicht alle Sicherheitsmassnahmen führen automatisch zu einer grösseren Verfügbarkeit von Strasse oder Schiene. Denn Sicherheitsmassnahmen haben das vorrangige Ziel, Unglücksfälle zu verhindern. Der Regierungsrat zeigt nachstehend die Vorkehrungen auf, die getroffen worden sind und getroffen werden, um die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden auf der Strasse zwischen Amsteg, Wassen und Göschenen (Autobahn und Kantonsstrasse), auf der Gotthard-Passstrasse zwischen Göschenen und Andermatt, auf der SBB-Gotthard-Bergstrecke (Erstfeld-)Amsteg-Göschenen und auf der MGB-Strecke Göschenen-Andermatt zu gewährleisten.

Grundsätzliches

Beim Bau der oben erwähnten Verkehrsachsen und auch später wurden für die Sicherheit zahlreiche Schutzbauten wie z. B. Lawinengalerien, Schutzdämme, Steinschlagschutznetze usw. realisiert. Die Kosten für sämtliche Schutzbauwerke im Kanton Uri betragen über eine Milliarde Franken.

Ein entscheidender Faktor für die Sicherheit ist auch der Schutzwald oberhalb der Verkehrsachsen. Die ständige Pflege des Schutzwalds hat deshalb oberste Priorität. Jährlich werden in die Pflege des Urner Schutzwalds rund vier Millionen Franken investiert. Rund die Hälfte davon dient der Sicherheit und Verfügbarkeit der Hauptverkehrsachsen.

Diese technischen und waldbaulichen Massnahmen werden mit organisatorischen Massnahmen wie Strassensperrungen bei hoher Lawinengefahr, Felsräumungen, Überwachungen, Inspektionen usw. ergänzt.

Dass diese bestehenden Massnahmen bereits ein hohes Mass an Sicherheit gewährleisten, zeigt die Todesfallstatistik. In der etwas mehr als 130-jährigen Bahngeschichte kam beispielsweise bisher kein Zugreisender infolge Naturgefahren ums Leben. Auf der Nationalstrasse waren bisher leider zwei Todesfälle durch solche Ereignisse zu beklagen. Für die Gefahrenprävention und -überprüfung wenden die Betreiber der oben genannten

Verkehrsträger (ASTRA, SBB, MGB und Kanton Uri) heute das integrale Naturgefahren- und Risikomanagement an. Dabei halten sie sich an die Schutzziele und Methoden des Bundes (unter anderem PLANAT) mit dem Ziel, gegenüber allen Naturgefahren ein vergleichbares Sicherheitsniveau zu erreichen, welches ökologisch vertretbar, ökonomisch verhältnismässig und sozial verträglich ist.

N2 Autobahn, Abschnitt Amsteg-Wassen-Göschenen

Zwischen Amsteg, Wassen und Göschenen wird die Autobahn durch die dreizehn nachstehend aufgeführten Kunstbauten (Tunnel und Galerien) geschützt: Plattitunnel, Intschitunnel I, Intschitunnel II, Langlaitunnel, Riedtunnel, Teiftaltunnel, Steinschlaggalerie Gütli, die Lawinengalerien Wilerplanggen und Ripplista, Galerie Pfaffensprung, Naxbergtunnel und die Galerien Schöni und Riental.

Die Schutzgalerien werden regelmässig auf ihre Funktionstüchtigkeit und ihren Wirkungsgrad hinsichtlich der erkannten potenziellen Gefahren überprüft. Zusätzlich gibt es auf der offenen Strecke im steilen Gelände zahlreiche Steinschlagverbauungen (Netze, Auffanggräben und -dämme) und den Schutzwald. Im Rahmen von Programmvereinbarungen mit dem Kanton beteiligt sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA) auch an den Kosten der Schutzwaldpflege.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist mit seiner Richtlinie "Management von Naturgefahren auf Nationalstrassen" bestrebt, den technischen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen auf dem Gebiet der Naturgefahren angemessen zu begegnen und die Schutzziele einzuhalten. Die baulichen Massnahmen werden durch organisatorische Massnahmen wie die Lawinenwarngradmeldungen der Lawinenzentrale Andermatt ergänzt. Gegen die Ereignisse mit einer hohen oder mittleren Eintretenswahrscheinlichkeit sind die Autobahn und die Verkehrsteilnehmenden gut geschützt. Gegen aussergewöhnliche Ereignisse wie den Steinschlag vom 31. Mai 2006 bei Gurtellen, bei dem zwei Personen ums Leben kamen, können all die getroffenen Massnahmen leider nur bedingt schützen.

K2 Gotthardstrasse, Abschnitt Amsteg-Göschenen

Der Kantonsstrassenabschnitt Amsteg-Göschenen wird alle fünf Jahre im Rahmen der Hauptinspektion der Gotthardstrasse auf seinen Zustand untersucht. In diesem Zusammenhang findet jeweils auch eine Beurteilung der geologischen Risiken statt.

Bei der letzten Inspektion im Frühjahr 2014 wurden 18 Gefahrenstellen lokalisiert, bei denen Steine oder Felsblöcke auf die Strasse stürzen könnten. Bei vierzehn Stellen sprechen die Geologen von einem kleinen Risiko. Bei vier Stellen (Amsteg-Reussbrücke, Graggerhofstatt, Felli und Mühlebrücke) wurde ein mittleres Risiko ermittelt mit einer Eintretenswahrscheinlichkeit innerhalb der nächsten 30 Jahre. Grosse Risiken bestehen aufgrund dieser Untersuchung auf diesem Streckenabschnitt der Kantonsstrasse keine.

Zusätzlich führt der Geomatikingenieur des Amts für Tiefbau, an den als problematisch eingestuften Objekten, periodisch und nach Bedarf Überwachungsmessungen als Grundlage zur Risikobeurteilung durch.

Als vorsorgliche Massnahmen führen die Kletterspezialisten des Amts für Tiefbau, jeden Frühling während gut zwei Wochen, Felsräumungen an besonders kritischen Stellen (unter anderem Bodmental, Intschiflue, Graggerhofstatt, Steingaden und Intschifruttli) durch, um die Gefahr von Stein- und Blockschlägen zu mindern. Je nach Gelände werden bis ungefähr hundert Meter oberhalb der Kantonsstrasse Lockergestein, kritische Vegetation und Wurzelstöcke entfernt. Das Gelände wird auf auffällige Veränderungen zum Vorjahr und auf Gefahrenstellen hin visuell überprüft. Nötigenfalls werden grössere Steine gestützt und/oder verankert und rutschgefährdete Felspartien mit Netzen gesichert. Zusätzlich führt die Abteilung Betrieb Kantonsstrassen in Absprache mit dem Amt für Forst und Jagd jährliche Sicherheitsholzerei aus, um zu verhindern, dass exponierte Bäume, die entlang der Kantonsstrasse stehen, durch einen (Föhn-)Sturm geknickt oder entwurzelt werden und auf die Strasse fallen.

Auf dem Hintergrund der periodischen Zustandsuntersuchungen, der geologischen Beurteilungen, der geodätischen Überwachungsmessungen, der Beobachtungen der Mitarbeitenden der Abteilung Betrieb Kantonsstrassen im Rahmen der Felsräumungen und der Sicherheitsholzerei werden die Sicherheitsrisiken immer wieder neu beurteilt. Wenn Handlungsbedarf besteht, werden unter Berücksichtigung der definierten Erschliessungsqualität und unter Anwendung der Strategie Strasse die Investitionsprioritäten überprüft und nötigenfalls angepasst.

N02P Gotthard-Passstrasse, Abschnitt Göschenen-Andermatt

Die Gotthard-Passstrasse ist aus Sicht des Bunds nicht nur für die Erschliessung des Urserntals aus dem Uner Unterland von zentraler Bedeutung, sondern auch als Verbindungsrouten zwischen dem Norden und dem Süden unseres Landes.

Das ASTRA hat den Betrieb und den Unterhalt der Strasse mit einem Leistungsauftrag dem Amt für Betrieb Nationalstrassen übertragen. Der Schutz der Strasse und der Verkehrsteilnehmenden vor Naturgefahren, sprich vor Lawinenniedergängen und Steinschlägen, stellt in der Schöllenen extrem hohe Anforderungen. In diesem Zusammenhang kommt die ASTRA-Richtlinie "Management von Naturgefahren auf Nationalstrassen" ebenfalls zur Anwendung. Knapp hundert Schutzbauten wie Tunnel, Galerien, Mauern, Ablenkmauern, Steinschlagnetze und -dämme sichern die Strasse vor Naturgefahren. Das Amt für Betrieb Nationalstrassen macht täglich eine Streckenkontrolle. Im Rahmen der Sanierung der Schöllenen werden zurzeit nebst der Strasse auch die Schutzbauten erneuert. Ebenso erfolgt eine Anpassung der Fahrzeugrückhaltesysteme an die heutigen Sicherheitsanforderungen.

Wie der Kanton führt auch der Bund zudem periodisch geodätische Objektüberwachungsmessungen und Felsräumungen durch, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden soweit wie möglich zu gewährleisten.

SBB-Gotthard-Bergstrecke (Erstfeld-)Amsteg-Göschenen

Die Fachstelle für Naturgefahren der SBB (I-AT-UI-NNR) setzt die Schutzziele der PLANAT konsequent auf dem ganzen Streckennetz der SBB um. Die zur Umsetzung der Schutzziele getroffenen Massnahmen garantieren allen Zugbenützerinnen und -benützern überall auf dem Streckennetz der SBB den gleichen Sicherheitsstandard vor Naturgefahren und dies unabhängig von der Bedeutung der Strecke. Für die Gotthard-Bergstrecke heisst das, auch nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels werden auf dieser Strecke keine Kompromisse bezüglich Sicherheit gemacht.

Ziel der Naturgefahrenprävention der SBB ist es, den Standard an Sicherheit vor Naturgefahren, trotz Verkehrs- und Risikozunahme, hoch zu halten. Mit einem professionellen Überwachungsteam - in Erstfeld stationiert - und einer Vielzahl von Schutzbauwerken schützt die SBB die Gotthard-Bergstrecke systematisch vor Naturgefahren. So sichern beispielsweise rund 850 Schutzbauwerke die SBB-Linie zwischen Amsteg und Göschenen vor Naturgefahren. Pro Jahr investiert die SBB nur für den Unterhalt dieser Massnahmen zirka eine halbe Million Franken. Vorsorglich werden im Rahmen des Life Cycle Managements laufend alte Schutzverbauungen erneuert und wo nötig neue erstellt. Zudem baut die SBB ihr Überwachungs- und Alarmkonzept aus, um den hohen Sicherheitsstandard zu halten und den wachsenden Sicherheitsansprüchen zu genügen. Im Rahmen von Programmvereinbarungen mit dem Kanton beteiligt sich die SBB auch an den Kosten der Schutzwaldpflege.

MGB-Strecke Göschenen-Andermatt

Für die MGB ist es als Gebirgsbahn mit vielen Streckenabschnitten im alpinen Gelände zwingend erforderlich, höchstmögliche Sicherheitsstandards zu verfolgen, um einerseits für Kundinnen und Kunden eine sichere Reise zu gewährleisten und andererseits eine hohe Verfügbarkeit und einen stabilen Betrieb aufrechterhalten zu können. Dabei setzt die MGB auch auf das integrale Naturgefahrenmanagement. Die daraus abgeleiteten Schutzmassnahmen, die nach individuell definierten Schutzziele dimensioniert werden, sind wiederum Bestandteil eines integralen Risikomanagements. Dazu gehören zahlreiche präventive Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

Zwischen Göschenen und Andermatt verlaufen MGB und Strasse (ASTRA) zum Teil nebeneinander. Viele der Schutzbauten wurden daher zusammen erstellt. Darüber hinaus hat jeder Verkehrsträger für sich weitere Massnahmen getroffen, um die eigene Achse optimal zu schützen. Solche Massnahmen können aufgrund der alpinen Umgebung in besagtem Abschnitt nie abschliessend sein. Aus diesem Grund und im Zuge des geschilderten Naturgefahren- und Risikomanagements wird die MGB sich auch in Zukunft, in enger Absprache mit den kantonalen Dienststellen, weiter intensiv mit vorbeugenden Massnahmen beschäftigen und in Sicherheitsvorkehrungen investieren.

Lawinenwarndienst

Vom 1. November bis zum 30. April steht die Lawinenwarndienstzentrale Andermatt im Auftrag des Kantons Uri im Einsatz und bedient die Verantwortlichen des Kantons Uri, des ASTRA, der SBB und der MGB mit Beurteilungen der Lawinengefahrensituation, sodass nötigenfalls im Interesse der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden die Verkehrswege gesperrt werden.

Alternativrouten

Aus dem Urner Unterland führen drei Verkehrsträger nach Göschenen: Die Nationalstrasse A2, die Kantonsstrasse K2 und die SBB-Linie. Ab Göschenen sind die Gotthard-Passstrasse und die MGB-Strecke die einzigen direkten Verbindungen nach Andermatt und ins Urserntal. Wenn die Strasse gesperrt ist, besteht meistens alternativ die Möglichkeit, Andermatt mit der Bahn zu erreichen. Ist die Bahnlinie gesperrt, kann das Urserntal zumeist über die Strasse

erreicht werden. Sind beide Verkehrsträger gesperrt, gibt es keine Möglichkeit, das Urner Oberland vom Reusstal her kommend auf kürzestem Weg zu erreichen. Im Sommer besteht zumindest die Möglichkeit, durch den Gotthardstrassentunnel via Airolo und Gotthardpass, Andermatt von Süden her zu erreichen.

Der Regierungsrat weiss, dass Andermatt und das Urserntal mitunter aus wirtschaftlichen und touristischen Gründen auf die Verfügbarkeit von Strasse und Schiene durch die Schöllenen angewiesen sind. Für den Regierungsrat ist es ein Glücksfall, dass das Oberland über Strasse und Schiene erschlossen ist und dass damit im Ereignisfall die Möglichkeit besteht, kurzzeitig auf Schiene oder Strasse ausweichen zu können. Der Regierungsrat sieht aber darüber hinaus keine Möglichkeit, die Verfügbarkeit der Verbindung zu erhöhen.

Zusammenfassung

Um die Sicherheit der Gotthardachse ist es grundsätzlich gut bestellt. Alle Verkehrsnetze entlang der Gotthardachse werden heute durch umfassende technische, waldbauliche und organisatorische Massnahmen vor Naturgefahren im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel bestmöglich geschützt.

Sämtliche Schutzbauten werden laufend auf ihre Funktionstüchtigkeit kontrolliert, unterhalten und nötigenfalls erneuert. Ein Ausbau der baulichen Massnahmen wird jeweils nach der Auswertung der je eigenen Inspektionsergebnisse und insbesondere nach einem Ereignis geprüft.

Bei der Umsetzung von Massnahmen gilt es, die Verhältnismässigkeit zu beachten. Neben weiteren baulichen Schutzmassnahmen kommen heute infolge des technischen Fortschritts vermehrt auch alternative Massnahmen wie Überwachungs- und Alarmsysteme zur Anwendung, mit welchen die Sicherheit gegenüber Naturgefahren gehalten und sogar erhöht werden kann.

3. Empfehlung des Regierungsrats

Aufgrund der obigen Ausführungen ist der Regierungsrat der Meinung, dass der verlangte Bericht der Postulanten nicht notwendig ist. Der Regierungsrat empfiehlt deshalb dem Landrat, das Postulat nicht zu überweisen.

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

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

