



Sitzung vom: 19. November 2013
Beschluss Nr.: 189

Motion zu Massnahmen gegen zusätzliche Todesopfer auf der Nationalstrasse A8 (Abschnitt Sarnen Nord/Alpnachstad): Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Motion zu Massnahmen gegen zusätzliche Todesopfer auf der Nationalstrasse A8 (Abschnitt Sarnen Nord/Alpnachstad), welche von Kantonsrat Leo Spichtig und 35 Mitunterzeichnenden am 12. September 2013 eingereicht wurde, wie folgt:

1. Formelles

Mit der Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, zusammen mit der zuständigen Filiale des Bundesamts für Strassen (ASTRA) die Verkehrssicherheit auf der A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnachstad zu verbessern. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit soll möglichst umgehend mit Massnahmen wie Tempobeschränkungen, Signalisationen sowie mit mittel- bis langfristigen baulichen Massnahmen, welche zu getrennten Fahrspuren führen (Mini-Autobahn, durchgehende Mittelleitplanken, vierspurige reguläre Autobahn), erreicht werden.

Seit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) per 1. Januar 2008 ist der Bund für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen zuständig und trägt 100 Prozent der diesbezüglich anfallenden Aufgaben und Kosten (Art. 40a und Art. 49a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 [NSG, SR 725.11]). Für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sind indessen noch die Kantone zuständig (Art. 40a NSG).

Die geforderten Verkehrssicherheitsmassnahmen auf der bestehenden A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnachstad sind nicht Teil der Netzvollendung, sondern betreffen die Regelung des Betriebs und den Ausbau am bestehenden Nationalstrassennetz. Zuständig für diese Bereiche ist deshalb wie dargelegt allein der Bund. Dem Handlungsspielraum des Kantons und den Einflussmöglichkeiten des Regierungsrats auf „Eigentum“ des Bundes und damit einer allfälligen Umsetzung der mit der Motion geforderten Massnahmen sind somit sehr enge Grenzen gesetzt.

Der Regierungsrat und das Bau- und Raumentwicklungsdepartement setzen sich bei ihren regelmässigen Kontakten mit dem ASTRA für ein funktionierendes und sicheres Nationalstrassennetz ein.

Gestützt auf die rechtliche Ausgangslage ist der Regierungsrat beim ASTRA vorstellig geworden und hat mit den Vertretern des ASTRA die Anliegen der Motion thematisiert.

2. Berichterstattung

2.1 Interpellationsantwort des Regierungsrats zur gleichen Fragestellung sowie Massnahmen des ASTRA in den Jahren 2012/2013

Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 10. Januar 2012 (Nr. 313) die Interpellation „Massnahmen gegen zusätzliche Todesopfer auf der Nationalstrasse A8“ beantwortet, welche Kantonsrat Leo Spichtig, Alpnach, und Mitunterzeichnete der CSP-Fraktion am 29. September 2011 eingereicht hatten. In seiner Antwort hat der Regierungsrat die Wichtigkeit des Anliegens der Interpellation bestätigt und seinen Einsatz für Verbesserungen der Verkehrssicherheit zugesichert. Die zuständige ASTRA-Filiale Zofingen hat dann auf Intervention des Regierungsrats bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Unfallanalyse in Auftrag gegeben. Die bfu hat mit Datum vom 2. Juli 2012 dem ASTRA ein technisches Gutachten mit der Bezeichnung „Unfallanalyse A8 Sarnen, Höhe Wichelsee“ abgegeben. Das ASTRA hat den Kanton über das Resultat dieser Analyse orientiert und mitgeteilt, welche Massnahmen es umsetzen wird. Der Kanton hat in einer Medienmitteilung vom 25. Oktober 2012 über die vom ASTRA angeordneten Massnahmen orientiert. Es handelte sich um kleinere von der bfu vorgeschlagene Massnahmen wie Verlängerung der doppelten Sicherheitslinie, Brückenpfeilerschutz mit Leitplanken sowie kleinere Signalisationsanpassungen.

2.2 Aktuelle Unfallzahlen (2007 bis 2012)

Auf dem zur Diskussion stehenden 6 km langen Gegenverkehrsabschnitt der A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnachstad sieht die 6-jährige aktuelle Unfallstatistik wie folgt aus:

Unfälle zwischen 2007 und 2012

– polizeilich registrierte Unfälle	25
– verletzte Personen	12
– getötete Personen	3

Die Zahlen für das Jahr 2013 liegen noch nicht vor. Mitte April 2013 und anfangs August 2013 haben sich zwei weitere tragische Unfälle mit insgesamt vier Todesopfern ereignet. Beim Unfall im August (drei getötete Personen) hat das unfallverursachende Auto an einer unübersichtlichen Stelle (Kuppe) die doppelte Sicherheitslinie aus unbekanntem Gründen überfahren.

2.3 Anfrage von Nationalrat Karl Vogler beim Bund

Ausgelöst durch diesen tragischen Unfall im August 2013 hat Karl Vogler im Rahmen der Fragestunde im Nationalrat dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) unter dem Titel: „Schwere Verkehrsunfälle auf der A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnach, Prüfung Sicherheitsmassnahmen“ zwei Fragen gestellt. Diese sind von Frau Bundesrätin Doris Leuthard am 16. September 2013 wie folgt beantwortet worden:

Fragen Nationalrat Karl Vogler

„Auf dem nicht richtungsgetrennten Abschnitt der A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnach ereignen sich immer wieder schwere Verkehrsunfälle – letztmals am 4. August 2013 – mit drei Toten und vier Verletzten.

- 1. Ist der Bundesrat bzw. das ASTRA bereit, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf dieser Strecke zu prüfen und umzusetzen?*
- 2. Wie sieht der diesbezügliche Zeitplan aus?*

Antwort BR Leuthard

Die Anzahl Verkehrsunfälle auf der A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnach hat in den letzten zwanzig Jahren unter anderem dank baulichen Massnahmen um knapp 70 Prozent abgenommen. Heute liegt die Anzahl der Unfälle auf diesem Abschnitt knapp unter dem nationalen Durchschnitt. Die Unfallschwere liegt allerdings über dem Durchschnitt der Autostrassen. Das Bundesamt für Strassen kennt die Problematik und hat bereits verschiedene Massnahmen zur

Verbesserung der Situation geprüft und teilweise umgesetzt. So wurden im Frühling 2013 die Leitplanken bei Brücken verbessert. Zudem wurde die doppelte Sicherheitslinie im Bereich Wichelsee verlängert. Mit dem Bau von Mittelleitplanken könnte zwar die Wahrscheinlichkeit von Frontalkollisionen weiter verringert werden, Mittelleitplanken haben jedoch zahlreiche Nachteile: So würde zum Beispiel die Intervention von Blaulichtorganisationen massiv erschwert. Bei einer einspurigen Sperrung infolge eines Unfalls auf der A8 könnte der fragliche Ort nicht mehr umfahren werden. Dies würde zu grossen Verkehrsbehinderungen führen. Auch der Winterdienst würde erheblich behindert, was negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hätte. Würden Mittelleitplanken montiert, so müssten die Pannestreifen verstärkt und um einen Meter verbreitert werden, was Dutzende Millionen kosten würde. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile kommt das ASTRA deshalb zum Schluss, auf den Bau von Mittelleitplanken zu verzichten. Es beobachtet die Situation jedoch weiterhin.“

2.4 Aussprache Kanton mit Bundesamt für Strassen vom 19. September 2013

Kurz nach der Eingabe der vorliegenden Motion konnte der Regierungsrat mit dem ASTRA in Sarnen am 19. September 2013 eine Besprechung durchführen. Der Regierungsrat wurde von Landammann Paul Federer und Landstatthalter Esther Gasser Pfulg vertreten. Das ASTRA wurde vom zuständigen Abteilungsleiter Strasseninfrastruktur, Vizedirektor Jürg Röthlisberger, vertreten. Die Fragestellungen der Motion und die Anliegen des Regierungsrats bezüglich der Verkehrssicherheitsproblematik wurden diskutiert. Aus der Diskussion resultierten verschiedene Massnahmen, die sich in drei Prioritäten einteilen lassen und die nun im Detail geprüft werden sollen.

1. Sofortmassnahmen (Priorität 1)

- Überholverbot auf der ganzen Strecke (Signalisation, Markierung);
- Rüttelstreifen in der Mitte (bestehende Stufenmarkierung der doppelten Sicherheitslinie in der Mitte erneuern und verstärken);
- Reflektoren zwischen den doppelten Sicherheitslinien (wie in Tunnels);
- Plastikbacken ca. 30 cm hoch als optische Trennung (Hinweis ASTRA: Solche Backen werden häufig umgefahren. Deren Ersatz stellt für den Unterhaltsdienst eine gefährliche Arbeit dar);
- Richtungspfeile (Hinweis ASTRA: Jede Markierung auf der Fahrbahn ist bei Nässe gefährlich für Motorradfahrer);
- Prüfung der Höchstgeschwindigkeit.

2. Richtungsgetrennte Autostrasse (Priorität 2)

Diese Massnahme beinhaltet eine Fahrspur pro Richtung mit Pannestreifen und eine Mittelleitplanke. Gemäss ASTRA ist dies eine gute und zahlbare Lösung, auch wenn die Fahrspuren beidseitig ca. 1 bis 2 m verbreitert werden müssen. Als realistisch erachtet das ASTRA eine Realisierung innerhalb von 10 bis 15 Jahren.

Bezüglich Mittelleitplanken weist das ASTRA darauf hin, dass die Mittelleitplanken aus Stahl ausgeführt werden müssten (keine Betonelemente). Zudem sollte die Mittelleitplanke in einem Mittelstreifen von 2,5 bis 3 m Breite stehen (Auslenkraum). Bei Stahlleitplanken ohne Auslenkraum oder bei Betonelementen, die direkt neben der Fahrbahn platziert sind, besteht immer eine erhöhte Gefahr des Schleifens, d.h. das Unfallauto schleift entlang des Trennelements. Je nach Fahrzeugtyp besteht dann die Gefahr des Entzündens.

3. Vierspurausbau mit Mittelleitplanke und Pannestreifen (Priorität 3)

Diese „Bestlösung“ bezüglich Verkehrssicherheit ist gemäss ASTRA erst im Rahmen der Engpassbeseitigungsprojekte denkbar und hat aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont von 20 bis 30 Jahren. Zurzeit ist der Abschnitt A8 Sarnen Nord–Lopper als Engpass anerkannt, aber dem 4. Modul zugeteilt, d.h. der 4. Prioritätsstufe mit noch offener Finanzierung. Der Regierungsrat hat diesen Sommer im Rahmen seiner Stellungnahme zum Eng-

passbeseitigungsprogramm des Bundes beantragt, dass der A8-Abschnitt Sarnen Nord–Lopper ins Modul 3 (3. Priorität) aufgenommen wird. Eine solche Umteilung würde bedeuten, dass der Bund mindestens eine erste Planung starten kann. Der Ausbau der A2 im Raum Hergiswil/Luzern (Projekt Bypass) ist ebenfalls dem Modul 3 zugeteilt.

Mit dem ASTRA konnte auch das im Motionstext erwähnte Thema „*Kombination des Projektes Vollanschluss Alpnach Süd mit einem Mittelleitplankenprojekt auf der A8*“ diskutiert werden. Aktuell ist das Generelle Projekt des Vollanschlusses Alpnach Süd vollständig fertiggestellt und beim Bund eingereicht. Das ASTRA wird nächstens die Vernehmlassung bei den Bundesämtern durchführen. Der Entscheid des Bundesrats wird im Frühsommer 2014 erwartet. Die Pläne des Generellen Projekts berücksichtigen den heutigen Zustand der A8. Das ASTRA wird aber in der nächsten Phase (Ausführungs- und Planauflageprojekt) im Projekt eine Ausbausituation der A8 mit Mittelleitplanke (je eine Spur mit Pannestreifen) berücksichtigen. Diese Massnahme würde die Forderung der Motion einer möglichst raschen Realisierung von richtungsgebenden Fahrspuren erfüllen.

Ebenfalls wurde mit dem ASTRA die Idee *Miniautobahn* erläutert. Eine Miniautobahn würde aus je zwei Fahrspuren ohne Pannestreifen und mit einer Mittelleitplanke direkt neben den mittleren Fahrspuren bestehen. Dieser Typ einer „platzsparenden“ Autobahn wurde an einigen wenigen Orten in der Schweiz gebaut. Das ASTRA beurteilt die Miniautobahnlösung bezüglich Verkehrssicherheit als problematisch und möchte zukünftig keine Miniautobahnen mehr realisieren.

2.5 Schriftliches Gesuch des Regierungsrats an den Bund

Vorbehältlich der Resultate der Diskussion im Kantonsrat schlägt der Regierungsrat vor, in einem nächsten Schritt dem Bund ein schriftliches Gesuch einzureichen. In diesem Gesuch soll vom Bund verlangt werden, dass er die vorgängig beschriebenen Massnahmen umgehend prüft und mindestens die Planung für die mittelfristigen Massnahmen für getrennte Fahrspuren startet. Die Sofortmassnahmen sollten sobald als möglich umgesetzt werden. Es geht dabei vor allem um die folgenden Forderungen:

- durchgehendes Überholverbot;
- bauliche Kennzeichnung des Mittelstreifens mit halbhohen Plastikbacken, mit Stufenmarkierung in der Mitte (Rüttelstreifen) und/oder mit Reflektoren;
- Prüfen der Höchstgeschwindigkeit.

2.6 Bemerkung zur Idee von versenkbaren mobilen Leitplanken

Diese „Erfindung“, wie sie in der Neuen Obwaldner Zeitung vom 13. Oktober 2013 vorgestellt wurde, ist dem ASTRA bekannt. Allerdings wird dieses System vom ASTRA für eine offene 6 km lange Gegenverkehrsautostrasse als nicht geeignet beurteilt. Neben den hohen Kosten für Bau und Unterhalt ist ein System mit versenkbaren Elementen im Strassenkörper betrieblich sehr problematisch (Wasser, Schnee, Eis, Verschmutzung, usw.). Eine Prüfung dieses noch nicht vollständig erforschten Systems für die A8 zwischen Sarnen Nord und Alpnach wird vom ASTRA ausgeschlossen.

3. Zusammenfassung

Der Regierungsrat ist beim Bund bereits vorstellig geworden und hat mit dessen Vertretern mögliche Massnahmen diskutiert, wobei die Kompetenzen für deren Umsetzung wiederum beim Bund liegen. Damit hat der Regierungsrat schon einen Grossteil der Anliegen der Motionäre wahrgenommen.

Es wird in der Folge jedoch noch darum gehen, bis Ende 2013 in einem schriftlichen Gesuch an das Bundesamt für Strassen – abgestützt auf die Motion und die Diskussion im Kantonsrat – die aufgeführten Massnahmen festzuhalten, deren Prüfung ausdrücklich zu verlangen und die Realisierung der Sofortmassnahmen zu fordern.

Im Rahmen des Geschäftsberichts wird der Regierungsrat dem Kantonsrat über den Stand der Planung des ASTRA Bericht erstatten. Die Information der Bevölkerung über die Realisierung von Massnahmen erfolgt direkt durch das ASTRA.

4. Antrag

Aufgrund der noch zu erledigenden Pendenz – der erwähnten Gesuchstellung an den Bund – beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion zu überweisen.

Protokollauszug:

- Mitglieder des Kantonsrats sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Motions-
text)
- Sicherheits- und Justizdepartement
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli
Landschreiber

Versand: 21. November 2013