



Sitzung vom: 29. Januar 2013
Beschluss Nr.: 308

Interpellation betreffend die Auswirkungen des weiteren Ausbaues der A8: Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

die Interpellation „Auswirkungen des weiteren Ausbaues der A8“, welche Kantonsrätin Ruth Koch-Niederberger, und Mitunterzeichnende der SP Fraktion am 6. Dezember 2012 (Nr. 54.12.05) eingereicht haben, wie folgt:

1. Ausgangslage

Mit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenzuteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) per 1. Januar 2008 ging die Verantwortung für die Nationalstrassen von den Kantonen an den Bund über. Abweichend von diesem Grundsatz ist in Art. 40 des Bundesgesetzes über die Nationalstrasse vom 8. März 1960 (NSG; SR 725.11) festgehalten, dass die Kantone für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes zuständig sind. Anhang 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111) enthält diese Abschnitte. In Obwalden sind dies die im Jahr 2007 noch in Arbeit stehenden Strecken Verbindungstunnel A2/A8, Giswil Nord–Ewil und Umfahrung Lungern, sowie die beiden noch nicht begonnen Strecken Brünig (Kantonsgrenze Bern–Lungern Süd) und Lungern Nord–Giswil Süd. Auf kantonaler Ebene werden diese Streckenabschnitte in der kantonalen Richtplanung 2006–2020 thematisiert, welche dem Regierungsrat für die Festlegung seiner mittel- und langfristigen Verkehrspolitik dient.

2. Beantwortung der Fragen

1. Wie haben sich die Verkehrszahlen auf der Strecke über den Brünig (A8) in den letzten 20 Jahren entwickelt?

Die Verkehrszählung auf der A8 im Kanton Obwalden erfolgt durch zwei automatische Zählstellen, welche durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) betrieben werden (vgl. Beilage). Die erste Zählstelle „Letzi“ befindet sich auf dem Brünigpass, die zweite in Alpnachstad vor dem Lopper.

Die Auswertung der statistischen Daten zeigt, dass die Verkehrszunahme auf dem Brünigpass in den vergangenen 20 Jahren (1990 bis 2010) rund 38 Prozent beträgt, vor dem Lopper in Alpnachstad rund 73 Prozent. In absoluten Zahlen ausgedrückt, beträgt die Zunahme in diesem Zeitraum auf dem Brünig rund 1 700 Fahrzeuge pro Tag (1990: 4 463 Fahrzeuge pro Tag; 2010: 6 177 Fahrzeuge pro Tag) und vor dem Lopper rund 10 450 Fahrzeuge pro Tag (1990: 14 359 Fahrzeuge pro Tag; 2010: 24 809 Fahrzeuge pro Tag). Diese Zahlen lassen den Schluss zu, dass in Obwalden vor allem der Ziel-/Quellverkehr auf der A8 Richtung Luzern zugenommen hat.

Die Verkehrsstatistik der Zählstelle auf dem Brünigpass zeigt ein etwas uneinheitliches Bild. Die Erklärung hierfür dürfte im Freizeitverkehr liegen. Ein schöner Herbst mit häufigem Nebel im

Mittelland kann beim entsprechenden Jahresdurchschnittswert zu einer Veränderung von mehreren hundert Fahrzeugen pro Tag führen, so geschehen beispielsweise zwischen 2010 und 2011. Insgesamt liegt die jährliche Zunahme im durchschnittlichen Tagesverkehr auf dem Brünig bei rund 2 Prozent und entspricht damit dem Schweizerischen Mittel. Die Zunahme auf dem Brünig entspricht der Zunahme des schweizerischen Motorfahrzeugbestandes. Dieser betrug im Jahr 1990 rund 3,777 Millionen Motorfahrzeuge, im Jahr 2011 waren es bereits 5,480 Millionen Motorfahrzeuge, was einer Zunahme von rund 45 Prozent entspricht.

Vor dem Lopper verläuft die Verkehrsentwicklung kontinuierlicher. Die jährliche Zunahme im durchschnittlichen Tagesverkehr liegt hier mit rund 3,5 Prozent deutlich über dem schweizerischen Mittel.

Abhängigkeit Verkehrsentwicklung mit Eröffnung von A8 Strassenabschnitten

In den vergangenen 15 Jahren sind verschiedene Teilabschnitte der A8 eröffnet worden (Umfahrung Sachseln [1997], Umfahrung Giswil [2004], Verbindungstunnel A2/A8 [2008], Giswil Nord–Ewil [2010]). Aus der Verkehrsstatistik der Zählstelle Brünig werden nach den einzelnen Eröffnungen jeweils keine markanten Zunahmen ersichtlich. Hingegen hat die Eröffnung des Verbindungstunnels A2/A8 zu einer signifikante Verkehrszunahme bei der Zählstelle vor dem Loppertunnel geführt..

Entwicklung Schwerverkehr

Der Anteil des Schwerverkehrs wird nur alle fünf Jahre erhoben. Ab dem Jahr 2000 können drei Kategorien unterschieden werden (vgl. Beilage). Der Anteil Lastwagen (LKW) und Busse liegt bei beiden Zählstellen relativ konstant bei knapp unter 5 Prozent. Zählt man noch die Lieferwagen dazu, verdoppelt sich der Anteil. Das heisst, jedes zehnte Fahrzeug ist heute ein LKW, ein Bus oder ein Lieferwagen.

In der Zeitspanne 1990 bis 2010 hat sich der Anteil von LKW, Bussen und Lieferwagen bei der Zählstelle Lopper von 5,7 Prozent (818 Fahrzeuge pro Tag) auf 10,4 Prozent (2 580 Fahrzeuge pro Tag) und bei der Zählstelle Brünig von 5,5 Prozent (245 Fahrzeuge pro Tag) auf 10,7 Prozent (660 Fahrzeuge pro Tag) erhöht.

2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass mit dem weiteren Ausbau der Brünigstrecke der Individualverkehr und der Güterverkehr über den Brünig und somit durch das Sarneraatal zunehmen werden?

Grundsätzlich geht der Regierungsrat von einer weiteren Verkehrszunahme auf dem Obwaldner Bahn- und Strassennetz und insbesondere auch auf der A8 aus. Gründe für diese Zunahme sind in der demografischen sowie der wirtschaftlichen Entwicklung im Sarneraatal und im Freizeitverhalten der Bevölkerung zu sehen. Auch das Mobilitätsverhalten der älteren, nicht mehr im Arbeitsprozess stehenden Bevölkerung spielt eine Rolle. Mit dem Ausbau des Bahnangebots wird versucht, einen möglichst hohen Anteil des Mobilitätsbedarfs der Bevölkerung über den Schienenverkehr abzudecken. Beim Güterverkehr kann die Zentralbahn indes keine Entlastung anbieten.

3. Ist es aus Sicht einer langfristigen Strategie des Kantons Obwalden wünschenswert, dass das Sarneraatal für den Transit zwischen Bern und Lungern genutzt wird?

Der Regierungsrat hat kein Interesse, dass das Sarneraatal zwischen Luzern und Bern zur Transitachse ausgebaut wird. Konkret steht im kantonalen Richtplan, dass ein Brünigtunnel aus kantonaler Sicht abgelehnt wird. Ein solcher benötigt mindestens den Nachweis eines nationalen Bedürfnisses.

In diesem Zusammenhang ist sich der Regierungsrat bewusst, dass es sich bei der A8 um eine schweizerische Nationalstrasse handelt, die vom Bund betrieben und unterhalten wird. Hauptaufgabe des Nationalstrassennetzes ist die Sicherstellung der überregionalen Verbindungen. Die Brünigpass-Strasse, welche zwischen Lungern Süd (Kanton Obwalden) und Brienzwiler (Kanton Bern) heute als Nationalstrasse 3. Klasse klassiert ist, muss diese überregionale Ver-

bindungsfunktion wahrnehmen. Die trotz den verschiedenen A8-Ausbauten moderate Verkehrszunahme auf dem Brünigpass zeigt dem Regierungsrat, dass in den nächsten Jahren – vorbehaltlich von ausserordentlichen Situationen – für diesen Teil der Brünigpass-Strasse in den nächsten Jahren kein Handlungsbedarf besteht.

Im März 2011 hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den beiden Standortkantonen Bern und Obwalden mitgeteilt, dass es zum Thema Brünig (Passstrasse respektive Tunnel) eine Zweckmässigkeitsstudie erarbeiten wird. Das ASTRA hat zugesichert, diese Studie vollumfänglich selbst zu finanzieren und die beiden Kantone sowie die betroffenen Regionen in die Arbeiten mit einzubeziehen. Eine anfangs 2013 erfolgte Nachfrage beim ASTRA hat ergeben, dass der entsprechende Auftrag noch nicht ausgelöst worden ist.

Gemäss Einschätzung des Regierungsrats wird der Bund sein Augenmerk in den nächsten Jahren kaum auf die Brünig-Strecke sondern viel eher auf die stark überlasteten Strassenabschnitte im Mittelland und in den Agglomerationen richten.

4. Welche Auswirkungen hat der weitere Ausbau der Brünigstrecke auf die Verkehrssituation am Lopper und nach Luzern?

Der Regierungsrat geht, wie in der Antwort auf Frage 1 dargelegt, davon aus, dass die Verkehrssituation am Lopper in Richtung Luzern sehr eng mit dem Ziel-/Quellverkehr auf der A8 Richtung Luzern zusammenhängt. Das Bevölkerungswachstum, der Zuwachs an attraktiven Arbeitsplätzen und der steigende Mobilitätsbedarf werden nach Ansicht des Regierungsrats für weitere Verkehrszunahmen auf Schiene und Strasse sorgen. Der A8-Ausbau im Bereich Kaiserstuhl wird dagegen kaum zu einer übermässigen Steigerung des Transitverkehrs führen. Erst ein allfälliger Ausbau der Brünigpass-Strasse (Ausbau der bestehenden Strasse oder Tunnel) sowie ein Ausbau der A8 im Bereich des Thunersees dürften die Randbedingungen bezüglich Transitverkehr grundlegend beeinflussen. Wie bereits dargelegt, ist ein solcher Ausbau aus Sicht des Regierungsrats nicht erwünscht.

5. Ist mit einem weiteren Ausbau am Brünigpass zu rechnen? Mit welchen Folgen?

Ausbau Abschnitt Lungern Nord bis Giswil Süd (Tunnel Kaiserstuhl)

Dieser Abschnitt ist sowohl in der kantonalen Richtplanung als auch im 8. langfristigen Bauprogramm für die Fertigstellung der schweizerischen Nationalstrassen des Bundes (genehmigt vom Bundesrat am 22. Februar 2012) enthalten. Der Regierungsrat hat dem entsprechenden generellen Projekt im Sommer 2012 die Projektgenehmigung erteilt. Gegenwärtig werden die Projektunterlagen vom ASTRA technisch geprüft. Anschliessend erfolgt die Unterbreitung an den Bundesrat, verbunden mit dem Antrag auf Genehmigung. Aus Sicht des Regierungsrats ist es dabei wichtig, dass in den nächsten Planungsphasen Kostenüberprüfungen respektive Kostenoptimierungen zusammen mit dem ASTRA vorgenommen werden. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit über das Gesamtprojekt bzw. über dessen Kosten-Nutzen-Verhältnis entscheiden.

Ausbau Abschnitt Kantonsgrenze Bern bis Lungern Süd

Der letzte noch fehlende Abschnitt der A8 im Kanton Obwalden ist im langfristigen Bauprogramm des Bundes als „ungewisses Projekt“ und in der kantonalen Richtplanung als „nicht angestrebt“ aufgeführt. Aus Sicht des Regierungsrats soll gegenwärtig wie auch mittelfristig der Passstrassen-Charakter der Brünigstrasse ab Lungern bestehen bleiben.

Entsprechend kommt es nicht zu einer Attraktivitätssteigerung der A8 für den Durchgangsverkehr.

Beim oben erwähnten zweiten Nadelöhr auf der Transitstrecke Luzern–Bern am Thunersee zwischen Interlaken und Spiez ist zudem auch keine rasche Lösung zu erwarten. Zusätzlich ist anzumerken, dass auch der Regierungsrat des Kantons Bern keinen Ausbau am Brünig wünscht.

6. Welchen Einfluss hat der Kanton Obwalden beim Bund auf den weiteren Ausbau der A8?

Mit der Einführung des NFA ist der Einfluss der Kantone auf den Nationalstrassenbereich kleiner geworden. Dies gilt insbesondere für den Unterhalt, den Betrieb und den Ausbau bestehender Nationalstrassen, wo der Bund zu 100 Prozent Kostenträger ist.

Der Kanton Obwalden hat seit Einführung des NFA per 1. Januar 2008 die Erfahrung gemacht, dass der Bund durchaus auf die Anliegen des Kantons eintritt und diese berücksichtigt, auch wenn er am Ende alleine entscheidet. Als Beispiel hierfür kann der Sicherheitsstollen des Tunnels Sachseln erwähnt werden, der im Rahmen des Ausbauprojekts „Verbesserung Tunnelsicherheit Sachseln“ gegenwärtig in Planung steht.

Bei der Netzvollendung ist die Einflussnahme der Kantone grösser, da sie gemäss Gesetz weiterhin als Bauherr eingesetzt sind. Allerdings sind die Projektgenehmigungsverfahren, die über das UVEK laufen, gegenüber früher deutlich komplizierter geworden. Auch nimmt das ASTRA seine Oberaufsichtsfunktion bei diesen Projekten sehr detailliert wahr.

Der guten Zusammenarbeit mit dem Bund ist es zu verdanken, dass es dem Kanton Obwalden bisher stets gelungen ist, die mit dem Ausbau der A8 verbundenen Dorfumfahrungen optimal für Verkehr, Umwelt, Landschaft und Dorfbild zu realisieren. Der Regierungsrat ist sich denn auch der Wichtigkeit eines partnerschaftlichen Einvernehmens mit dem Bund bewusst.

Beilage:

- Verkehrsstatistik Kanton Obwalden vom 10. Januar 2013

Protokollauszug:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Bau- und Raumplanungsdepartement
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Stefan Hossli
Landschreiber

Versand: 7. Februar 2013