



Sitzung vom: 3. November 2020

Beschluss Nr.: 147

## **Interpellation betreffend veränderte Verkehrsführung auf der A8 vor dem Loppertunnel: Beantwortung.**

### **1. Der Regierungsrat beantwortet**

die Interpellation betreffend veränderte Verkehrsführung auf der A8 vor dem Loppertunnel (54.20.07), welche Kantonsrat Benno Dillier, Alpnach, sowie 26 Mitunterzeichnende am 27. August 2020 eingereicht haben, wie folgt:

### **2. Gegenstand der Interpellation**

Kantonsrat Benno Dillier, Alpnach, ersucht den Regierungsrat verschiedene Fragen zur veränderten Verkehrsführung auf der Nationalstrasse A8 vor dem Loppertunnel zu beantworten. Er begründet seinen Vorstoss unter anderem damit, dass die geänderte Verkehrsführung eher eine Schikane als ein Nutzen für die Automobilisten sei. Sie würde die Verkehrsteilnehmer entlang dem Lopper auf der Kantonsstrasse Richtung Hergiswil / Stansstad behindern und deshalb zu noch längeren Staus führen. Die neue Verkehrsführung fördere zusehends den Umfahrsverkehr durch Alpnachdorf, Alpnachstad und Niederstad und belaste die Bewohner dieser Dörfer noch mehr. Diese längeren Staus führen vor allem an den Vorabenden und an den Wochenenden zu Rückstau bis weit über die Ausfahrt Alpnach Süd in Richtung Sarnen.

### **3. Vorbemerkungen**

Die Verkehrssituation hat sich aufgrund der starken Zunahme des individualisierten Verkehrs zunehmend verändert. Alleine in den letzten 15 Jahren ist die Anzahl Motorfahrzeugzulassungen im Kanton Obwalden von 24 400 (Stand 2004) um 33 Prozent auf 32 400 (Stand 2019) gestiegen. Der Verkehr durch den Lopper hat in der gleichen Zeit um 44 Prozent zugenommen. Täglich fahren durchschnittlich 28 200 Motorfahrzeuge (Stand 2018) in beiden Richtungen durch den Loppertunnel. Dies ist wesentlich mehr als beim Gotthardstrassentunnel (17 200 Fahrzeuge, Stand 2018). Mit nur einer Autobahnachse durch das Sarneraatal konzentriert sich der Verkehrsfluss im Kanton sehr stark auf die A8. Neben dem Verkehr der Obwaldnerinnen und Obwaldner wird diese Achse auch durch den Durchgangsverkehr auf der Brünigachse, die An- und Wegfahrten im Rahmen des Tourismus und für den Pendlerverkehr benutzt. Über den Brünigpass fahren während Werktagen durchschnittlich 7 500 Motorfahrzeuge (Stand 2017, rund doppelt so hohe Anzahl an Wochenenden). Somit macht der Durchgangsverkehr an Werktagen einen Viertel des Gesamtverkehrs aus.

Die A8 ist eine weitgehend einspurige Autostrasse und führt in Fahrtrichtung Norden mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zur Verzweigung Lopper mit der A2, welche in Richtung Luzern bzw. Stans führt. Auf einer Strecke von rund einem Kilometer vor dem Loppertunnel und der Ausfahrt Hergiswil besteht ein zweispuriger Abschnitt. Insbesondere auf diesem Abschnitt ist es seit dem Sommer 2020 zu erhöhtem Stau gekommen.

Das erhöhte Stauaufkommen seit der Verkehrsänderung hängt sehr stark mit dem Umbau und der damit verbundenen Verkehrsführung beim Autobahnabschnitt Hergiswil zusammen. Richtung Luzern wurde die Einspurstrecke von Obwalden herkommend auf die bereits überlastete A2 geführt und die Fahrzeuge konnten nicht genügend schnell auf die A2 einspuren.

Dies führte - ungeachtet der neuen Verkehrsführung auf der Südseite des Loppertunnels – zu langen Staus auf der Südseite des Loppertunnels und überlasteten Kantonsstrassen die teilweise als Umfahrung genutzt wurden. Dieses Problem der Verlagerung ist auch in den Kantonen Nidwalden und Luzern bekannt, welche die Auswirkungen des Autobahnumbaus beim Abschnitt Hergiswil ebenfalls zu tragen haben. Seit Ende September 2020 wurde die A2 Nordwärts bei Hergiswil wieder zweispurig geführt und es konnte eine grössere Anzahl Fahrzeuge von der A8 aufgenommen werden. Diese Abhängigkeit zeigt die Wichtigkeit der überkantonalen Absprachen und Koordination zwischen den Kantonen und dem ASTRA. Die Verkehrssituation in den Kantonen der Zentralschweiz ist voneinander abhängig und somit eine wichtige Verbundaufgabe der Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern. Es findet ein regelmässiger Austausch statt und die Planung erfolgt in gegenseitiger Absprache. Mit dem Strassenumbau bei Hergiswil wird in Zukunft die Möglichkeit geschaffen, den Pannestreifen als dritte Fahrspur zu nutzen. Dies sollte die Verkehrssituation auf der Südseite des Loppertunnels in Zukunft verbessern.

Die vorgenommene Signalisationsänderung vor dem Loppertunnel ist eine Massnahme um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss in Anbetracht des steigenden Verkehrsaufkommens zu optimieren.

#### **4. Beantwortung der Fragen**

- 4.1 Wer ist der Auftraggeber für die Signalisationsänderung? Ist der Kanton Obwalden in der Planung dieser Signalisationsänderung rechtzeitig mit einbezogen worden?

Das Bundesamt für Strassen ASTRA baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Somit ist das ASTRA auch für den Bau, Betrieb und Unterhalt der A8 zuständig. Die erforderlichen Verkehrssignale und Bodenmarkierungen werden in Anwendung des Strassenverkehrsrechts ebenfalls durch den Bund verfügt, soweit erforderlich publiziert und nach Eintreten der Rechtskraft angebracht.

Aufgrund verschiedener Feststellungen der Kantonspolizei Obwalden zum Verkehrsfluss, Verkehrsregelverletzungen und potentiell gefährlicher Situationen im fraglichen Bereich, wandte sich die damalige Verkehrskommission des Kantons bereits 2013 an das ASTRA und unterbreitete diesem Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation. Anfänglich wurde das Anliegen des Kantons zur Verbesserung der Verkehrssituation eher ablehnend aufgenommen. In den Folgejahren tauschten sich ASTRA und Kantonspolizei Obwalden mehrfach aus. Die Kantonspolizei Obwalden wurde dabei beratend in den Prozess der Neusignalisation einbezogen.

- 4.2 Welche Daten waren als Grundlage für diese Planung und Realisation vorhanden und durch wen wurde diese Planung durchgeführt?

Mit der bisherigen Verkehrsführung mussten alle Fahrzeuge auf der A8 Richtung Norden einen Wechsel auf die linke Spur vornehmen, um in den Loppertunnel zu gelangen und auf der Nationalstrasse bleiben zu können. Mit Ausnahme des Schwerverkehrs vollzog die Mehrheit der Verkehrsteilnehmenden den Spurwechsel bereits unmittelbar zu Beginn der zweiten Fahrspur. Dies führte nach Beobachtungen der Kantonspolizei immer wieder zu gefährlichen Situationen mit verbotenem Rechtsüberholen, schwierigen Spurwechseln für den langsameren Schwerverkehr und ortsunkundigen Verkehrsteilnehmenden vor dem Loppertunnel. Andererseits führte die bisherige Verkehrsführung zu einer ungünstigen Ausnützung der beiden Fahrbahnen bei starkem Verkehrsaufkommen und Stau.

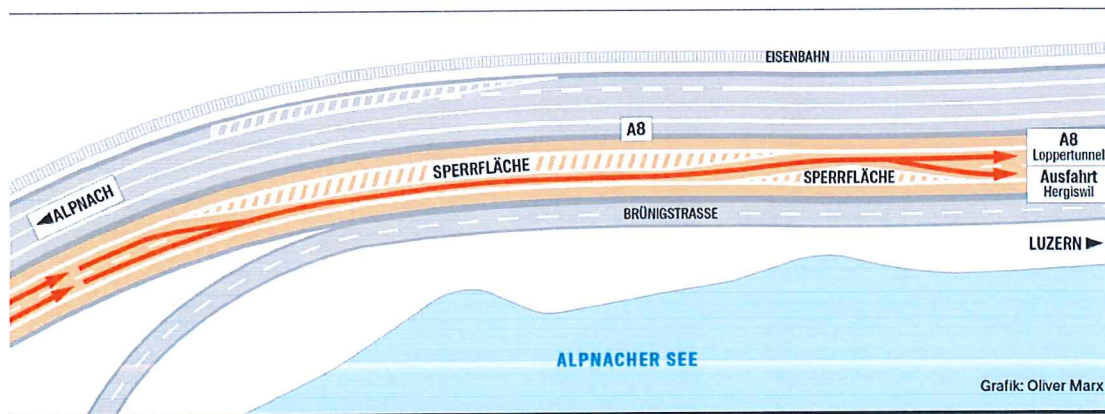
Die Planung erfolgte in einer Arbeitsgruppe unter Leitung des ASTRA. Seitens Kanton Obwalden waren das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei vertreten. Zudem war in der Arbeitsgruppe die Verkehrspolizei Nidwalden und ein externer Verkehrsplaner beteiligt.

- 4.3 Warum muss ein Verkehrsteilnehmer, der gemäss Vorsignalisation links für die Fahrt nach Luzern einspurt, später wieder auf die Spur nach rechts, gemäss Vorsignalisation Hergiswil, wechseln, um die Sperrflächen zu umfahren und dann wieder nach links einzuschwenken, um in den Loppertunnel in Richtung Luzern zu gelangen?

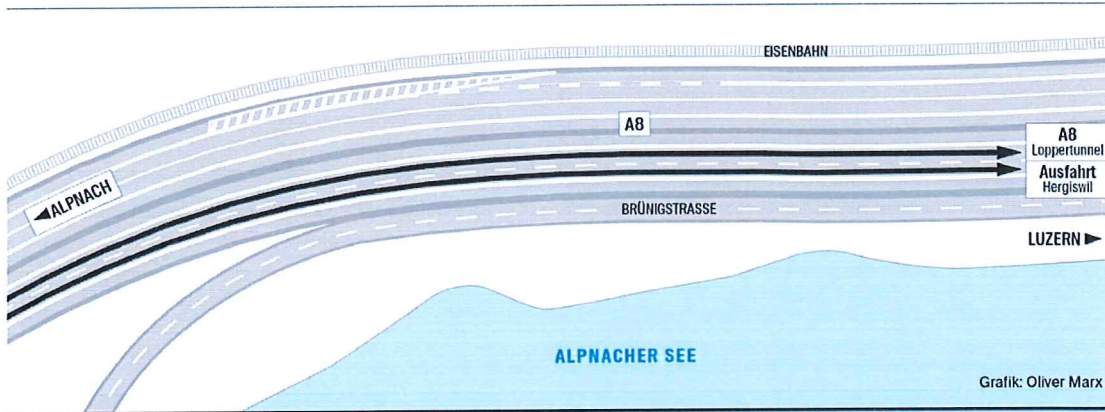
Mit der neuen Verkehrsführung ist weder auf Grund der Bodenmarkierungen noch der Signalisation für die Fahrt Richtung Loppertunnel und damit dem Verbleib auf der Nationalstrasse ein Spurwechsel erforderlich. Die gefahrene Kurve ist kein Spurwechsel und die Fahrspur mit den Seitenlinien klar ersichtlich.

Am 1. Januar 2021 treten zudem die Änderungen der revidierten Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnungen in Kraft. Auf den Autobahnen gilt dann bei Spurabbauten das Reissverschlussprinzip, welches durch die neue Verkehrsführung begünstigt wird.

Verkehrsführung seit August 2020, optisch vereinfacht (Grafik: Oliver Marx, Bild: OZ-Online vom 5.10.2020)



Verkehrsführung bis August 2020, optisch vereinfacht (Grafik: Oliver Marx, Bild: OZ-Online vom 5.10.2020)



- 4.4 Hat es im Bereich, wo die Sperrflächen eingezeichnet worden sind, vor der Signalisationsänderung zu Unfällen geführt? Gab es nach der Signalisationsänderung bis heute Unfälle in diesem Bereich?

Das Unfallgeschehen vor der Signalisationsänderung war nicht auffällig. Jedoch war das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden gefährlich und das Risiko für Unfälle sehr hoch. Da der

Grossteil des Verkehrs am Ende des zweispurigen Abschnitts über die linke Spur in Richtung A2 geführt wurde, kam es insbesondere bei Stau oder stockendem Verkehr in Richtung Tunnel Lopper, zu Überholmanövern auf dem rechten Fahrstreifen. Dieses Fahrverhalten hat die Stausituation verschärft, den Ausweichverkehr auf das Kantonsstrassennetz gefördert und die Verkehrssicherheit reduziert.

Seit der Anpassung sind keine Unfälle bekannt, welche auf die Signalisationsänderung zurückzuführen sind.

- 4.5      Wieviel hat die gesamte Planung und Ausführung für die Änderung dieser Verkehrsführung gekostet? Wer muss für diese Kosten aufkommen? Welcher wirtschaftliche Nutzen liegt dieser veränderten Verkehrsführung zu Grunde?

Die Kosten wurden durch das ASTRA getragen und betrugen Fr. 18 000.– für die Planungsarbeiten und Fr. 57 000.– für die Realisierung.

Mit der Neusignalisation wird generell eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses in diesem Abschnitt erwartet. Insbesondere für ortsunkundige Verkehrsteilnehmende war der erforderliche Spurwechsel nach links für den Verbleib auf der Nationalstrasse unüblich und eher überraschend. Auch das führte bisher zu potentiell gefährlichen Situationen und entfällt nun.

- 4.6      Welche verbindlichen Kriterien müssen erfüllt sein, damit diese geänderte Verkehrsführung nicht rückgängig gemacht werden muss?

Es bestehen keine verbindlichen Kriterien und ein Rückbau der Massnahmen ist gemäss Rückfrage beim ASTRA nicht vorgesehen. Die Verkehrs- und Sicherheitspolizei hat sich beim ASTRA jedoch dafür eingesetzt, dass der enge Kurvenradius der Sperrfläche überprüft werden soll.

- 4.7      Aus welchen Gründen mache es Sinn, dass teure Autobahnflächen gebaut werden, um später diese teuren Bauten (Landerwerb, Kunstbauten, usw.) mit einer Sperrfläche dem Verkehr wieder zu entziehen?

Die Massnahme mit der Umsignalisation und angepasster Markierung, erfolgte aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsoptimierung. Die Hauptargumente für die vorgenommene Umsetzung sind:

- Rechtsfahren und Linksüberholen wird durch die Spuraufteilung und Signalisation gefördert;
- die Möglichkeit für sichere Überholmanöver wird gewährleistet. Dies ermöglicht insbesondere das Überholen von Schwerverkehr;
- die Anzahl Fahrstreifenwechsel und dadurch die Störungen im Verkehrsfluss werden minimiert. Dadurch sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass eine Stauwurzel vor dem Tunnel entsteht;
- der Ausweichverkehr auf das Kantonsstrassennetz kann reduziert werden;
- der Strassenraum wird durch die zweistreifige Führung gut ausgenutzt. Insgesamt ist mehr Strassenraum nutzbar als vor der Signalisationsänderung.


- 4.8      Wie gross ist der Nutzen betreffend Verkehrssicherheit durch die veränderte Verkehrsführung?

Wie bereits ausgeführt geht es mit der angepassten Verkehrsführung primär um die Verbesserung der Verkehrssicherheit und es war der Hauptgrund wieso die Kantonspolizei Obwalden dem ASTRA die Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation unterbreitet hat. Eine erste Beurteilung dürfte nach einigen Monaten Betrieb möglich sein.

Protokollauszug an:

- Kantonsratsmitglieder sowie übrige Empfänger der Kantonsratsunterlagen (mit Interpellationstext)
- Mitglieder des Regierungsrats (elektronisch)
- Sicherheits- und Justizdepartement
- Kantonspolizei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Staatskanzlei
- Ratssekretariat Kantonsrat

Im Namen des Regierungsrats

  
Nicole Frunz Wallimann  
Landschreiberin



Versand: 11. November 2020