



# Regierungsrat des Kantons Uri

## Auszug aus dem Protokoll

30. Januar 2018

### **Nr. 2018-56 R-720-19 Interpellation Bernhard Epp, Bürglen, zu Tempo-30-Zone auf der Klausenstrasse in Bürglen UR; Antwort des Regierungsrats**

#### **I. Ausgangslage**

Am 16. November 2016 reichten Landrat Bernhard Epp, Bürglen, als Erst- und Landrätin Verena Walker, Wassen, sowie die Landräte Alois Arnold (1981), Bürglen, Christian Arnold, Seedorf, Vinzenz Arnold, Schattdorf, Ruedi Cathry, Schattdorf, Rolf Jauch, Silenen, Pius Käslin, Flüelen, Ludwig Loretz, Andermatt, Roland Poletti, Schattdorf, Ruedy Zraggen, Attinghausen, und Alois Zurfluh, Attinghausen, als Zweitunterzeichnende, eine Interpellation in Sachen Tempo-30-Zone auf der Klausenstrasse in Bürglen ein.

Der Interpellant und die Zweitunterzeichnenden sind gegen die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der H17 Klausenstrasse, wie sie der Kanton auf Wunsch des Gemeinderats Bürglen einführen will. Gegen die Einführung dieser Tempo-30-Zone wurden verschiedene Beschwerden eingereicht. 970 Personen - vor allem aus den Gemeinden Bürglen, Spiringen und Unterschächen sowie die TCS-Sektion Uri - verfolgen das Ziel, diese Tempo-30-Zone zu verhindern. Die Gegner der Tempo-30-Zone sind der Meinung, dass die Verkehrssicherheit mit anderen Massnahmen wie dem Versetzen der Fussgängerstreifen, der Optimierung der Sichtweiten sowie dem Anbringen von zusätzlichen Markierungen und Signalisationen verbessert werden könnte. Auch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 sei eine Option. Zudem sei die Testphase Tempo 40 viel zu kurz gewesen, um zur Wirksamkeit eine definitive Aussage machen zu können. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone würde sich auch das Verkehrsregime ändern, zum Beispiel hätten zu Fuss Gehende zukünftig die Möglichkeit, im ganzen Bereich die Strasse zu überqueren, was problematisch sei. Laut Gegner der Tempo-30-Zone werde auf kritische Stimmen zu wenig eingegangen.

Unter Hinweis auf Artikel 127 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) ersuchen der Interpellant und die Zweitunterzeichnenden den Regierungsrat um Beantwortung von sieben Fragen.

#### **II. Antwort des Regierungsrats**

Auf und entlang der H17 Klausenstrasse im Dorfkern Bürglen bestehen Rahmenbedingungen, die teilweise gravierende verkehrstechnische und sicherheitsrelevante Mängel aufweisen:

- die sehr inhomogene Streckenführung im Ortskern;
- die enge «Adler-Kurve» mit den vorgelagerten Geraden, die eine erhöhte Geschwindigkeit zulassen, und die eingeschränkten Sichtverhältnisse auf stehende Fahrzeuge;
- Fahrzeuge, die bei der engen «Adler-Kurve» die Gegenfahrbahn oder das Trottoir überschleppen oder ins Schleudern geraten können;
- die an die Klausenstrasse angrenzenden Ein-/Ausfahrten mit fehlenden Sichtweiten;
- gefährliche Parkplätze: «Rückwärtsfahrmanöver» in die Kantonsstrasse ohne Sicht;
- sehr gefährliche Fussgängerquerungen: fehlende Sichtweiten, ungesicherte Warteräume;
- die für aussteigende Fahrgäste und Autofahrende gefährliche öV-Haltestelle bei der Post: Der Ausstieg der öV-Benutzenden erfolgt direkt auf die Strasse;
- die Multifunktionalität des Postplatzes: Parkplätze, öV-Haltestelle, Warteraum für Fahrgäste;
- notwendige Querungen der Gegenfahrbahn durch den öV an einer unübersichtlichen Stelle;
- Wegfahrten vom Postplatz Richtung Spiringen erfolgen mit eingeschränkter Sicht und direkt über einen Fussgängerstreifen.

Seit Einführung des ½-Stunden-Takts des öV haben sich die Sicherheitsdefizite und das Unfallrisiko wesentlich erhöht. Zukünftig ist ein ¼-Stunden-Takt vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass dieser die Sicherheitsdefizite und das Unfallrisiko erneut erhöht.

Folgende Ziele wurden deshalb zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf und entlang der Klausenstrasse im Dorfkern Bürglen definiert:

- Verbesserung der Situation für den ruhenden Verkehr;
- attraktivere öV-Verbindungen (zukünftig ¼-Stunden-Takt) zur Reduktion des Individualverkehrs;
- sichere Gestaltung der öV-Haltestellen;
- Verbesserung der Gestaltung des Dorfkerns;
- Verbesserung der Erschliessung der Quartiere.

Aufgrund der formulierten Ziele hat die Baudirektion in Abstimmung mit dem Gemeinderat Bürglen eine Tempo-30-Zone im Dorfkern Bürglen festgelegt. Die angrenzenden Gemeindequartiere sollen in die Tempo-30-Zone integriert werden.

### **Machbarkeit einer Tempo-30-Zone auf Hauptstrassen**

Der Einbezug eines Hauptstrassenabschnitts in eine Tempo-30-Zone ist ausnahmsweise möglich, wenn dies von der Gesamtsituation her sinnvoll ist, das heisst, wenn auf umliegenden Strassen bereits Tempo-30-Zonen bestehen oder geplant sind. Zuerst wird die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf dem in Frage kommenden Abschnitt aufgrund des Artikels 108 der eidgenössischen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) geprüft. Der Streckenabschnitt kann den Charakter einer verkehrorientierten Strasse behalten. Zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit muss zumindest eine der in Artikel 108 Absatz 2 Buchstaben a bis d SSV aufgeführten Bedingungen erfüllt sein, damit eine Tempo-30-Zone möglich ist. Zudem müssen Tempo-30-Zonen in den angrenzenden Gebieten bestehen oder gleichzeitig realisiert werden. Wenn der Streckenabschnitt als Hauptstrasse betrieben wird, ist die Vortrittsregelung gegeben. Auf Hauptstrassen ist der Fahrverkehr bei Verzweigungen vortrittsberechtigt. Die Fussgängerstreifen können je nach

Situation beibehalten oder weggelassen werden. Bei einem sehr stark frequentierten Streckenabschnitt und einer punktuellen Querungsnachfrage ist das Belassen von Fussgängerstreifen sinnvoll. In Tempo-30-Zonen haben zu Fuss Gehende nur auf Fussgängerstreifen Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr, fehlen diese, sollen die zu Fuss Gehenden die Strasse da überqueren, wo sie sich am sichersten fühlen und die besten Sichtverhältnisse herrschen. Zu Fuss Gehende haben hingegen in Begegnungszonen (signalisierte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h), wenn sie die Fahrbahn irgendwo queren, Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr.

Die Tempo-30-Zone auf der Klausenstrasse in Bürglen wurde im Amtsblatt Nr. 24 vom 13. Juni 2014 publiziert. Dagegen sind zehn Beschwerden eingegangen. Gleichzeitig wurde die Tempo-30-Zone auf den angrenzenden Gemeindestrassen publiziert. Am 23. Juni 2015 hat der Regierungsrat die Tempo-30-Zone auf den Gemeindestrassen genehmigt.

Mit den Beschwerdeführern wurde ein «Runder Tisch» geschaffen, um die offenen Fragen zu erörtern und die Beweggründe für eine Tempo-30-Zone zu erklären und zu diskutieren.

Im Weiteren wurde eine Testphase mit Tempo 40 durchgeführt. Es wurde die Verkehrssituation sowohl bei Tempo 50 wie auch bei Tempo 40 mittels Video- und Radargeräten erhoben und analysiert, um weitere Grundlagen für die weiterführende Diskussion und Entscheidungsfindung zu schaffen. Die Ergebnisse wurden als Fortsetzung des «Runden Tisches» einer Begleitgruppe erklärt und beurteilt.

### III. Zu den gestellten Fragen

1. *Welches sind die genauen Gründe, die den Regierungsrat beziehungsweise die Baudirektion veranlasst, in Bürglen Tempo 30 auf einem Abschnitt der Kantonsstrasse, die zugleich Passstrasse und Erschliessungsstrasse für die Gemeinden Spiringen und Unterschächen ist, einzuführen?*

Die Gemeinde Bürglen hat am 7. Oktober 2013 ein Verkehrskonzept für den Dorfkern Bürglen erstellt, das mit dem Amt für Tiefbau, mit Vertretungen aus Gewerbe und Politik sowie Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet wurde. Daraus geht hervor, dass bezüglich der Verkehrssicherheit Defizite bestehen. Die Defizite beinhalten insbesondere die Standorte der Fussgängerstreifen, die Führung des Langsamverkehrs, die Organisation des öffentlichen Verkehrs, Einbiegen/Abzweigen auf die/von der Klausenstrasse, Zufahrt auf/Wegfahrt von Parkplätzen, den Warenumschlag, der teilweise auf der Klausenstrasse abgewickelt wird, sowie das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmenden.

Aufgrund dieser Defizite sah sich der Gemeinderat veranlasst, eine Tempo-30-Zone bei der Baudirektion zu beantragen. In Absprache mit dem Gemeinderat Bürglen hat die Baudirektion daraufhin ein Verkehrsgutachten gemäss Artikel 108 SSV in Auftrag gegeben, das Aufschluss geben soll, ob eine abweichende Höchstgeschwindigkeit nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Das Verkehrsgutachten zeigte auf, dass eine Tempo-30-Zone zweckmässig, gerechtfertigt und verhältnismässig ist.

2. *Hat der Regierungsrat abgeklärt, ob für verkehrsorientierte Strassen wie die Klausenstrasse, die als Pass- und Erschliessungsstrasse einen regen Durchgangsverkehr aufweist, die Einführung einer Tempo-30-Zone sinnvoll beziehungsweise überhaupt zulässig ist?*

Siehe auch Antwort 1.

In Ausnahmefällen kann nach Artikel 2a Absatz 6 SSV bei besonderen örtlichen Gegebenheiten ein Hauptstrassenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, wenn die Voraussetzungen gemäss Artikel 108 Absatz 2 SSV erfüllt sind. Aufgrund dieser Rechtsgrundlagen ist eine Tempo-30-Zone auf der Klausenstrasse grundsätzlich zulässig. Das Verkehrsgutachten zeigte auf, dass eine Tempo-30-Zone gerechtfertigt ist.

3. *Wie viele Unfälle ereigneten sich in der Zeit seit der Eröffnung des Verfahrens im Juli 2014 auf der vorgesehenen Tempo-30-Strecke?*

In der Zeitspanne von 2014 bis 2016 ereigneten sich total vier Unfälle: ein Auffahrunfall, ein Überholunfall, ein Einbiegeunfall und ein Fussgängerunfall. Unfälle bilden nicht das alleinige Kriterium, um Signalisationen und Markierungen anzupassen oder bauliche Massnahmen umzusetzen. Im Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) hat der Bund mit dem Artikel 6a einen Gesetzesartikel geschaffen, der u. a. die Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur festlegt. Um die Behörden beim Vollzug angemessen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA sechs Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt, deren Anwendung sowohl Strassenprojekte als auch bestehende Strassen sicherer macht. Die Vollzugshilfe «Gefahrenstellen identifizieren und sanieren» ist ein Instrument, das Möglichkeiten bietet, Sicherheitsdefizite zu erkennen und zu beseitigen, bevor diese zu Unfällen führen. Aufgrund eines Inspektionsberichts entscheidet der Strasseneigentümer mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit auf dem geprüften Strassenabschnitt erhöht bzw. die Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit reduziert bzw. behoben werden können.

*Artikel 6a Absatz 1 bis 3 SVG*

<sup>1</sup> *Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.*

<sup>2</sup> *Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.*

<sup>3</sup> *Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.*

4. *Wie erklärt sich, dass die Gemeinde Bürglen und die Baudirektion trotz der offenbar grossen Sicherheitsbedenken seit zwei Jahren ausser dem «Zone-30-Verfahren» überhaupt keine Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit getroffen haben?*

Im Rahmen des Verfahrens zur Tempo-30-Zone wollte man keine zusätzlichen Diskussionen auslösen oder umgesetzte Massnahmen aufgrund der definitiv beschlossenen Geschwindigkeit wieder anpassen.

5. *Hat sich der Kanton Uri bei seinem Entscheid einzig auf die durch die Gemeinde Bürglen einge-*

*holten Verkehrsgutachten gestützt oder hat er eigene Abklärungen wie Augenscheine, Besprechungen mit den betroffenen Bürgern und weiteres vorgenommen?*

Letzteres ist der Fall. Wie in Antwort 1 erläutert, bestehen verschiedene Sicherheitsdefizite auf der Klausenstrasse. Aufgrund dieser Sachlage wurde die Gemeinde Bürglen aufgefordert, ein Verkehrskonzept für den Dorfkern Bürglen zu erstellen. Aus der Erarbeitung des Verkehrskonzepts geht hervor, dass eine Tempo-30-Zone die beste Lösung darstellt, um rasch die Verkehrssicherheit auf der Klausenstrasse zu erhöhen. Selbstverständlich sind auch zusätzlich signalisationstechnische und bauliche Massnahmen geplant.

Mögliche Lösungen wurden eingehend zwischen der Baudirektion und dem Gemeinderat am «Runden Tisch» mit den angrenzenden Gemeinden und Privatpersonen diskutiert. Aus diesen Besprechungen wurde die Testphase für eine Temporeduktion auf 40 km/h ausgelöst. Diese Testphase wurde durch das Verkehrsplanungsbüro Verkehrsteiner, Bern, begleitet.

Um die tatsächlichen Probleme in Bezug auf die geplante Einführung der Tempo-30-Zone oder ggf. Tempo 40 weiter zu diskutieren, wurde als Fortsetzung des «Runden Tisches» eine Begleitgruppe einberufen, in der u. a. Gemeinderäte der Gemeinden Bürglen, Spiringen und Unterschächen sowie Mitglieder des Komitees Pro Klausenstrasse und der TCS-Sektion Uri vertreten waren.

6. *Hat sich der Kanton Uri eingehend mit der Möglichkeit milderer Massnahmen wie der Versetzung von Fussgängerstreifen, der Verbesserung der Sichtweiten oder der Reduktion der Geschwindigkeit auf 40 km/h befasst? Dies auch unter Berücksichtigung, dass die Phase, in der Tempo 40 probeweise eingeführt wurde, äusserst kurz war und in der Regel viel länger andauern müsste.*

Ja. Die Untersuchungen zeigten, dass mit Anpassungen der Markierungen oder mit baulichen Massnahmen alleine die definierten Ziele nicht erreicht werden können. Die Testphase Tempo 40 zeigte, dass sich die gefahrenen Geschwindigkeiten leicht reduzierten. Allerdings waren die gefahrenen Geschwindigkeiten angesichts der Verkehrsverhältnisse immer noch zu hoch.

Die Vorbereiche zur «Adler-Kurve» erweisen sich als die Orte mit den häufigsten Konflikten im Bereich Verkehrssicherheit. Deshalb ist eine Temporeduktion (Tempo-30) in den Vorbereichen angezeigt.

Die Dauer der Testphase Tempo 40 vom September 2015 bis November 2015 war angemessen, und es konnten genügend Rückschlüsse gezogen werden. Eine längere Dauer der Testphase hätte zu keinen anderen Erkenntnissen und somit auch nicht zu einer Änderung des Entscheids zugunsten einer Tempo-30-Zone ergeben.

7. *Ist der Kanton Uri bereit, auf die Einführung der Tempo-30-Zone zu verzichten oder die Einführung zu sistieren und nochmals mit sämtlichen beteiligten Parteien sachdienliche Alternativmög-*

*lichkeiten zu prüfen?*

Nein. Alternativen und Ideen aus den verschiedenen Gesprächen wurden bewertet. Die Untersuchungen, Abklärungen und Gutachten sind abgeschlossen. Mit dem Entscheid des Obergerichts vom 7. Juli 2017, der nicht an die nächste Instanz weitergezogen wurde, ist der Beschluss zur Einführung der Tempo-30-Zone rechtskräftig geworden. Die Tempo-30-Zone wird per Ende März 2018 eingeführt. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf und entlang der Klausenstrasse werden mit der Gemeinde Bürglen abgesprochen. Dies betrifft vor allem die Verschiebung des Fussgängerstreifens beim Restaurant Adler, die Optimierung der Parkplätze zusammen mit der Überbauung «Pfarrmätteli» und die Verbesserung der Sicherheit für die öV-Kundinnen und -Kunden auf dem Postplatz.

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

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

