

Maturaarbeit zeichnet Massnahmen zur «Todesstrecke» nach

Bis 2014 beklagte man auf der A8 Sarnen/Alpnach zahlreiche Todesopfer. Nicolas Ettlín beschreibt den politischen Weg zur Abhilfe.

Romano Cuonz

«Nur durch einen Zufall wurde mein Vater nicht Opfer eines Unfalls auf der A8-Todesstrecke Sarnen Nord bis Alpnachstad», sagt der Sarner Maturand Nicolas Ettlín. Und er erzählt: Vor 35 Jahren sei sein Vater als Korporal aufgeboden worden, mit einem Pinzgauer von Oberdorf nach Sarnen zu fahren. Kurz vor der Abfahrt kommandierte man ihn jedoch ins Schulbüro ab. Zwanzig Minuten später nahm er am Telefon die schreckliche Nachricht entgegen: Auf der A8 in Alpnach war es zu einer Frontalkollision zwischen dem Pinzgauer und einem Lastwagen gekommen. Drei Kollegen verstarben auf der Unfallstelle. Alle andern wurden erheblich verletzt.

«Vaters Erzählung machte mich betroffen», sagt Nicolas Ettlín. Und sie sei es gewesen, die ihn zu zwei Leitfragen für seine Maturaarbeit geführt habe: Warum wurde trotz schweren Unfällen bis 2014 so wenig für die Verkehrssicherheit auf diesem Streckenabschnitt unternommen? Und: Wie lief der politische Prozess ab, um die Todesfälle zu eliminieren?

Die Betroffenheit eines Hausarztes

Der Gymnasiast begann damit, im Archiv der Kantonsbibliothek Zeitungsartikel zu den Ereignis-

sen zu sichten und Unfallstatistiken zu analysieren. Wo ihm vorhandene Informationen nicht genügten, ergänzte er die Statistiken teils selbst. Bis zum 10. November 2014 galt der A8-Abschnitt zwischen Alpnachstad und Sarnen Nord im Volksmund tatsächlich als «Todesstrecke». Fahrzeuge gerieten dort immer wieder auf die Gegenfahrbahn. Allein auf diesen sechs Kilometern verloren zwischen 2010 und 2014 etwa zwanzig Mal mehr Personen ihr Leben als auf allen andern Obwaldner Strassen.

Je intensiver sich Ettlín mit dem Problem befasste, desto klarer wurde ihm, dass er sich vor allem an den Alpnacher Kantonsrat Leo Spichtig wenden musste. Als Hausarzt bekam dieser das Leid von Betroffenen oft an vorderster Front mit. Deshalb scheute er den mühsamen politischen Kampf nicht. 2011 forderte der CSP-Mann im Parlament erstmals «Massnahmen gegen zusätzliche Todesopfer auf der N8». «In Gesprächen mit ihm habe ich dann erfahren, wie langsam so ein politischer Prozess läuft», bemerkt Ettlín. Und er zeichnet in seiner Maturaarbeit das Engagement des Arztes auf. Station für Station.

Vorerst hatte die CSP-Fraktion, via Interpellation, eine richtungsgetrennte Mini-Autobahn gefordert. Der Regierungsrat teilte die Sorgen des Interpellan-



Maturand Nicolas Ettlín. Bild: Romano Cuonz (Sarnen, 14. Dezember 2021)

Nicolas Ettlíns Interesse berührt

Der Alpnacher Arzt und CSP-Politiker Leo Spichtig freut sich, dass der 17-jährige Maturand Nicolas Ettlín sich vom Schicksal früherer A8-Unfallopfer und deren Familien berühren liess: «Der junge Mann interessierte sich für mein damaliges Engagement und den politischen Prozess. Inzwischen sind Jahre vergangen ohne schwere Unfälle und Todesopfer auf der A8 zwischen Alpnachstad und Sarnen. Als Arzt ging es mir immer darum, menschliches Leid zu mildern und zu verhindern. Das Wohlergehen der Bevölke-

rung war mir auch als Kantonsrat ein Anliegen. Nur, wenn mich etwas berührt, wenn ich nicht nur mit den Augen sehe, sondern wenn auch mein Herz etwas fühlt, bin ich bereit, mich für eine Problemlösung einzusetzen. Dazu braucht es Geduld und fundierte Wissensbeschaffung. Beides zeichnet die Reifearbeit von Nicolas Ettlín aus. Ich bin froh, dass er dieses Thema gewählt und erarbeitet hat. Ich wünsche ihm weiterhin Themen und Arbeiten, die junge heranreifende Menschen berühren.» (cuo)

ten. Auf Obwaldens Anfrage versprach das Bundesamt für Strassen (Astra) weitere Massnahmen zu prüfen. Der Ausbau zu einer Mini-Autobahn aber wurde im Vorherigen ausgeschlossen. Leo Spichtig und die CSP gaben sich mit dieser Antwort nicht zufrieden. Sie forderten nun möglichst schnell eine Geschwindigkeitsreduktion von 100 auf 80 Kilometer. Das einzige Resultat aber war eine erneute Verlängerung der doppelten Sicherheitslinien.

Das Astra lenkt schliesslich doch noch ein

Doch am 10. August 2013 gab der stellvertretende Direktor des Astra, Jürg Röhliberger, bekannt: «Aus fachlicher Sicht würden wir der Politik einen Ausbau mit Mittelplanken nicht empfehlen, aber wenn ein politischer Konsens da ist, würden wir diesen annehmen.»

Nun nahm der politische Prozess Fahrt auf. Eine Motion Spichtigs, die die Tempobeschränkungen sowie mittel- bis langfristige bauliche Massnahmen für getrennte Fahrbahnen verlangte, wurde vom Parlament klar angenommen. Gleichzeitig wollte der frühere Nationalrat Karl Vogler von oberster Instanz wissen, wann man Massnahmen umzusetzen gedenke. Die damalige Bundesrätin Doris Leuthard lehnte die Realisierung einer Mittelleitplanke aus verkehrs-

technischen und finanziellen Gründen vorerst einmal ab. Ihren Standpunkt teilte auch die Obwaldner Verkehrspolizei. Man begnügte sich mit zusätzlichen Signalisationen, doppelten Sicherheitslinien mit Reflektoren und vermehrten Prüfungen der Höchstgeschwindigkeit. Doch Leo Spichtig blieb beharrlich. Und er übte auch öffentlichen Druck aus, betonte, dass die Obwaldner Bevölkerung Massnahmen verlange. Schliesslich lenkte das Astra ein. Im November 2014 wurde, dank einer Sonderzulassung, auf dem sechs Kilometer langen Abschnitt zwischen Alpnachstad und Sarnen Nord eine provisorische Mittelleitplanke montiert.

Maturand Nicolas Ettlín untersucht in seiner Arbeit auch den Nutzen dieser Massnahme. Dabei stellt er fest: «Es fällt auf, dass es seit 2015 wegen der nicht immer gut sichtbaren Mittelleitplanke insgesamt mehr Unfälle gab.» Weil jedoch Frontalkollisionen ausgeblieben seien, habe es keine Toten mehr gegeben. Für Nicolas Ettlín ist klar: «Wären die Mittelleitplanken bereits früher realisiert worden, hätte eine Vielzahl von Menschenleben gerettet werden können.» Den Obwaldner Politikern aber windet er ein Kränzchen. «Sie haben sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für eine Lösung stark gemacht.»