

Im Dorfkern soll Fussgängerzone entstehen

Altdorf | Flankierende Massnahmen für die Schächenspanne konkretisieren sich

Altdorf soll künftig von Durchgangsverkehr, Abgas und Lärm entlastet werden. Dies ist laut Baudirektion Uri nur möglich, wenn die Schmiedgasse zur Fussgängerzone wird.

Markus Arnold

Die geplante West-Ost-Verbindung (WOV), die sogenannte Schächenspanne, macht ohne flankierende Massnahmen in Schattdorf und vor allem in Altdorf für die Urner Regierung keinen Sinn. Denn nur diese ermöglichen es, den Verkehr über die neue Achse zu lenken und damit den Urner Hauptort von den massiven Luft- und Lärmemissionen zu entlasten.

Grenzwerte massiv überschritten

An der Infoveranstaltung vom Mittwoch, 11. Dezember, haben der Altdorfer Gemeinderat und die Baudirektion Uri dem Altdorfer Gewerbe erste Projektskizzen für die flankierenden Massnahmen vorgestellt. Gemeindepräsidentin Christine Widmer Baumann betonte, Altdorf müsse die Chance WOV packen. «Der Durchgangsverkehr gehört nicht ins Dorfzentrum, sondern auf die neue Umfahrung. So profitieren Gewerbe und Bevölkerung von mehr Lebensqualität sowie weniger Luft- und Lärmbelastung.»

Alexander Imhof, Leiter des kantonalen Amtes für Umweltschutz, konkretisierte in seinem Referat die Luft- und Lärmsituation im Altdorfer Dorfkern. Die Stickoxid- sowie die Dieselerussbelastung seien fast permanent über den zulässigen Grenz- respektive Toleranzwerten, häufig sogar massiv darüber. Und aufgrund der Häuser-schlucht-Situation könnten sich die Schadstoffe nur schlecht verflüchtigen. Die möglichen Folgen des ständigen Einatmens der schlechten Luft seien Reizung und Erkrankung der Atemwege, Asthma, Herz-Kreislauf-Beschwerden et cetera. Die Lärmbelastungen seien häufig gar deutlich über dem



Die Schmiedgasse in Altdorf. Noch bewegen sich die Passanten auf den schmalen Trottoirs links und rechts der Strasse. Geht es nach der Baudirektion Uri und dem Altdorfer Gemeinderat, soll hier eine Fussgängerzone entstehen. FOTO: MATHIAS FÜRST

Alarmwert, was ebenfalls negative Folgen für die Gesundheit haben könne. Der positive Effekt einer Verkehrsreduzierung auf die Luftqualität und die Lärmemissionen sei unbestritten.

Begegnungszone reicht nicht

Der Altdorfer Gemeinderat hatte im Jahr 2011 vorgeschlagen, im Altdorfer Dorfkern künftig eine Fussgängerzone zu schaffen. Das bedeutet, dass Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vorrang geniessen, jederzeit und überall die Fahrbahn queren dürfen – wenn sie die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 Stundenkilometer. Die Idee einer solchen Begegnungszone fand auch beim Altdorfer Gewerbe Zustimmung.

Eine Neubeurteilung durch die Verkehrsplaner habe nun ergeben, dass

eine Begegnungszone zu wenig verkehrslenkende Wirkung hätte, sagte Baudirektor Markus Züst an der Infoveranstaltung. Die Transitroute durchs Dorf bliebe so weiterhin bestehen. Die Ziele bezüglich Luftreinhalte, Lärmschutz und Aufwertung des Dorfkerns würden nicht erreicht. Die Begegnungszone vom Winkel bis zum Rathausplatz müsse durch eine Fussgängerzone in der Schmiedgasse ergänzt werden. In der Fussgängerzone ist kein motorisierter Verkehr zugelassen, ausser – beim Beispiel Schmiedgasse – der öffentliche Verkehr. Stündlich achtmal würde der Bus die Schmiedgasse künftig passieren, jedoch würde es keine Kreuzungsmanöver von Bussen mehr geben. «Die Möglichkeiten für die Ladenbesitzer, die Schmiedgasse für mobile oder fixe Installationen zu nutzen, wären trotz der Busse gegeben», hielt Christine Widmer fest.

Dorf von allen Seiten erreichen

Markus Züst und Christine Widmer betonten aber, dass trotz Fussgängerzone in der Schmiedgasse die Zufahrt zu allen wichtigen Stationen, Geschäften und Parkplätzen in Altdorf gewährleistet sein müsse. Peter Cathry, Bereichsleiter Tiefbau und Umwelt bei der Gemeinde Altdorf, führte aus, wie das aussehen könnte: Von Norden her gelangen die Autos via Rathausplatz und Winkel ins Parkhaus Schützenmatte. Von Süden und Osten erfolgt die Zufahrt via Kreisel Poli, Hellgasse zum Parkhaus oder aufs Oberlehn. Von Westen gelangt man via Gitschenstrasse aufs Lehn oder ins Parkhaus. Besondere Knackpunkte seien, den Schleichverkehr durch das Parkhaus Schützenmatte zu verhindern und die Gitschenstrasse oder andere Quartierstrassen vor übermässiger Belastung zu schützen.

Vorsichtig positive Grundhaltung

Das Altdorfer Gewerbe – zur Infoveranstaltung waren rund 50 Personen erschienen – äusserte sich grundsätzlich positiv zur West-Ost-Umfahrung, und auch die Fussgängerzone wurde nicht explizit angegriffen. Es gab mehrere Votanten, die sich deutlich für eine Fussgängerzone aussprachen, jedoch gab es auch kritische Fragen und Vorbehalte. So sei es ein Wunschdenken, dass bei einer gesperrten Schmiedgasse die Quartierstrassen nicht als Ausweichrouten missbraucht würden. Weiter wurde infrage gestellt, dass nur die Fussgängerzone eine Verlagerungswirkung beim Verkehr erzeuge. Oder dass der Bus weiterhin mehrmals pro Stunde die Schmiedgasse passieren kann, wurde bemängelt.

Einigkeit notwendig

Für die konkrete Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen in Altdorf lädt die Baudirektion Uri das Altdorfer Gewerbe nun zur Mitarbeit ein. Einigkeit bei den flankierenden Massnahmen seien Voraussetzung, dass die Abstimmung über den Baukredit zur West-Ost-Verbindung gewonnen werden könne, meinte Markus Züst. Und ohne WOV bewillige der Bund keinen Autobahn-Halbanschluss Wysshus. «Doch die Verkehrsprobleme werden sich nicht plötzlich in Luft auflösen. Es ist im Interesse des ganzen Urner Talbodens, dass wir gemeinsam auf eine verträgliche Lösung hinarbeiten», so Markus Züst.

Der Zeitplan

Die Abstimmung über den WOV-Baukredit findet voraussichtlich im Herbst 2014 statt. Im Jahr 2016 dürfte das Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Baustart wäre dann 2017/18 und Eröffnung der West-Ost-Umfahrung zwischen 2019 und 2021. Gleichzeitig mit der WOV-Eröffnung müssten auch die flankierenden Massnahmen umgesetzt sein. (ma)

Auch bei Tag mit Licht fahren

Polizei | Neue Regelungen im Strassenverkehr ab 2014

Am 1. Januar treten Teile des zweiten Pakets des Verkehrssicherheitsprogramms «Via sicura» in Kraft. Zehn Verordnungen sind punktuell geändert worden.

Für die Verkehrsteilnehmer im Strassenverkehr fallen insbesondere das Alkoholverbot für gewisse Lenkergruppen, Fahren mit Licht am Tag sowie die Straffung des Ordnungsbussenverfahrens ins Gewicht, wie das Zentralschweizer Polizeikonkordat in einer Medienmitteilung bekannt gibt.

Alkoholverbot für gewisse Lenker

Ab dem 1. Januar gilt ein Alkoholverbot für Berufschaffere, Neulenkende (Inhaber des Führerausweises auf Probe), Fahrschüler, Fahrlehrer sowie für Begleitpersonen von Lernfahrten. Diese Personengruppen dürfen neu nur einen Blutalkoholwert von 0,1 Promille oder weniger aufweisen. Die Sanktionen bei Widerhandlungen reichen von einer Busse bis zu einer Administrativmassnahme.

Bessere Sichtbarkeit

Motorfahrzeuge, ausgenommen Motorfahräder, Fahrräder, E-Bikes, landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie alle vor 1970 in Verkehr gesetzten Fahrzeuge, müssen neu auch tagsüber mit eingeschaltetem Licht fahren. Fahrzeuge, die über ein Tagfahrlicht verfügen, haben dieses eingeschaltet, alle übrigen verkehren mit Abblend-

licht. Mit dieser Massnahme wird die Sichtbarkeit der Fahrzeuge tagsüber wesentlich erhöht, sie trägt somit zur Verhinderung von Verkehrsunfällen bei. Wer diese Regelung nicht einhält, muss mit einer Ordnungsbusse von 40 Franken rechnen.

Fahrzeughalter müssen zahlen

Eine weitere Änderung des Strassenverkehrsgesetzes betrifft die Haftung bei Ordnungsbussen. Neu muss der Fahrzeughalter für eine Ordnungsbusse aufkommen, wenn der zu büsende Lenker nicht mit einfachen Mitteln eruiert werden kann. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung muss die Polizei im Ordnungsbussenverfahren den Lenker nicht mehr ermitteln, wenn er nicht bekannt gegeben wird, sondern muss der Fahrzeughalter die ausstehende Busse bezahlen. (UW)

Das gesamte Massnahmenpaket kann auf der Website des Bundesamts für Strassen, www.astra.admin.ch, abgerufen werden.



Bessere Sichtbarkeit dank Tagfahrlicht: Wer nach dem 1. Januar tagsüber ohne Licht fährt, riskiert eine Busse von 40 Franken. FOTO: ZVG

Lärmschutz im Oberland

A2 | Kleine Anfrage von Landrat Toni Gamma

Die Regierung will sich weiter für einen wirkungsvollen Lärmschutz entlang der A2 einsetzen, auch im Oberland. Doch die Möglichkeiten sind begrenzt.

Mitte Oktober hat Landrat Toni Gamma (FDP, Gurtellen) eine Kleine Anfrage zu den Lärmschutzmassnahmen entlang der A2 eingereicht. Zwischen Amsteg und dem Nordportal des Gotthard-Strassentunnels sei kein einziger Meter einer Lärmschutzwand anzutreffen, kritisierte Toni Gamma. Von der Regierung wollte er wissen, warum. Die Antwort liegt nun vor. Darin hält die Regierung fest, dass der Kanton Uri und das Bundesamt für Strassen (Astra) auf der gesamten Länge der A2 in Uri Lärmsanierungsplanungen vorgenommen hätten. Diese Planungen seien über weite Strecken auch umgesetzt worden.

Frage der Verhältnismässigkeit

Wie die Regierung festhält, seien die Sanierungen Wassen Höhi, In den Steinen und Wassen Dorf zurzeit noch ausstehend. Die Verantwortung dafür – sowie für alle allfällig notwendigen Lärmschutzmassnahmen entlang der A2 in Uri – liege beim Astra, so die Regierung. Im Abschnitt Amsteg-Göschenen gebe es zudem mehrere Einzeleigenschaften oder kleine Gebäudegruppen, die zwar auch von übermässigen Lärmbelastungen betroffen seien, deren Schutz aber unverhältnismässige Kosten verursachen

würde. Deshalb wurde in Absprache zwischen Bund, Kanton und Gemeinden auf deren Realisierung verzichtet.

Gutes Lagebild

Als Grundlage für die Planungen, die Eichtung der Berechnungsmodelle und zur Kontrolle der Massnahmenwirkungen seien zwischen dem Südportal des Seelisbergtunnels und dem Nordportal des Gotthard-Strassentunnels sehr viele Messungen durchgeführt worden, wie die Regierung schreibt. Dabei handle es sich um stichprobenweise Kurzzeitmessungen, Langzeitmessungen über einen oder mehrere Tage und um akustische Belagsgütemessungen. Im Bereich der Belagssanierungen macht das Astra jährlich Monitoringmessungen, mit denen die Veränderung der lärmindernden Wirkung der neu eingebauten Beläge kontrolliert wird.

Im Rahmen seiner Möglichkeiten werde sich der Regierungsrat weiterhin für einen umfassenden und optimalen Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger des Kantons Uri einsetzen, heisst es in der Antwort auf die Kleine Anfrage. Diese Möglichkeiten umfassen Mitberichterfahren beim Astra und Einsprachen gegen Auflageprojekte. Der zeitliche Rahmen werde vom Astra im Rahmen der Unterhaltsplanung definiert, so die Regierung. Darauf habe der Kanton Uri keinen Einfluss. Die Sanierungsfrist zur Einhaltung der zulässigen Grenzwerte für Nationalstrassen sei gemäss Lärmschutzverordnung auf den 31. März 2015 festgelegt. (UW)

Stadt Luzern will Strassen an Kanton abtreten

Die Luzerner Stadtregierung will sich von Zentrumslasten entledigen und die Verantwortung für drei Gemeindestrassen dem Kanton abtreten. Dies hat der Stadtrat in seiner Stellungnahme zum kantonalen Bauprogramm 2015–2018 festgehalten.

Bei den betroffenen Strassen handelt es sich um die Spitalstrasse, die Tribschen- und Langensandstrasse sowie die Achse Schöllihalde-Bellerivehöhe-St.-Annastrasse-Adligenswilerstrasse, wie es in einer Mitteilung der Stadtkanzlei vom Freitag, 13. Dezember, heisst. Diese Strassen seien stark befahren und wichtige Verbindungen zwischen Luzern und den Nachbargemeinden. Auf den betroffenen Strecken werde viel Verkehr aus dem ganzen Kanton und der Agglomeration bewältigt, schreibt der Stadtrat.

Grundsätzlich ist der Stadtrat mit dem Bauprogramm einverstanden. Dieses beinhaltet auf dem Stadtgebiet 27 Vorhaben, die zwischen 2015 und 2018 realisiert werden sollen. Unter anderem sind mehrere neue Radverkehrsanlagen geplant. Der Stadtrat fordert von der Kantonsregierung, weitere für später geplante Projekte vorzuziehen und ebenfalls bis 2018 zu realisieren. Dazu zählen etwa ein Verkehrssystemmanagement, ein Velotunnel unter dem Bahnhof sowie bessere Parkiermöglichkeiten für Velos beim Bahnhof. Die Förderung des Veloverkehrs sei neben der Förderung des öffentlichen Verkehrs ein Schlüsselement bei der Bewältigung der künftigen Mobilität, heisst es in der Mitteilung. (sda)