



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

10. September 2013

Nr. 2013-531 R-720-16 Parlamentarische Empfehlung Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, zur Reduktion der Umweltbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Gotthardstrasse in Altdorf, Schattdorf und Bürglen; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Gestützt auf Artikel 123 der Geschäftsordnung des Landrats (GO; RB 2.3121) haben Landrat Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, als Erstunterzeichnender und die Landräte Alex Inderkum, Schattdorf, Heiner Göldi, Schattdorf, Erich Arnold, Bürglen, und Dr. Toni Moser, Bürglen, als Zweitunterzeichnende am 3. Oktober 2012 die Parlamentarische Empfehlung zur Reduktion der Umweltbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Gotthardstrasse in Altdorf, Schattdorf und Bürglen eingereicht.

Die Unterzeichner empfehlen dem Regierungsrat, ein Massnahmenpaket zur Reduktion der alarmierenden, verkehrsbedingten Luft- und Lärmbelastung sowie der Unfallgefahren auf und im Umfeld der Gotthardstrasse vom Kreisel Flüelen (Flüelerstrasse - Herrengasse - Tellsgasse - Schmiedgasse - Gotthardstrasse) bis nach Schattdorf schnell zu realisieren. Mit der Empfehlung soll der Regierungsrat veranlasst werden, in dieser Richtung aktiv zu werden.

2. Antwort des Regierungsrats

2.1 Allgemeine Einschätzung

Der Regierungsrat weiss um die hohe Schadstoffbelastung der Luft und die grosse Lärmbelastung entlang der Gotthardstrasse in Altdorf, Bürglen und Schattdorf sowie entlang der Klausenstrasse in Bürglen. Er ist hinsichtlich der Bearbeitung dieser Probleme bereits aktiv geworden.

Der Regierungsrat hat das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) erarbeiten lassen mit dem Ziel, Massnahmen zu definieren, welche die künftigen Verkehrsprobleme lösen und zugleich eine wesentliche Verringerung des Lärms und der Schadstoffbelastungen der Luft entlang der Gotthardstrasse bewirken. Die Stossrichtungen des rGVK UR sind in den Kantonalen Richtplan aufgenommen worden.

Es ist eine Tatsache, dass entlang der Gotthardachse im Siedlungsgebiet von Flüelen, Altdorf, Bürglen und Schattdorf der gesetzlich festgelegte Lärm-Immissionsgrenzwert durchgehend überschritten ist. Für sämtliche strassennahe Bauten können sogar die Alarmwerte nicht eingehalten werden. In der engen Strassenschlucht in Altdorf sind zudem auch die Grenzwerte für die Schadstoffbelastung der Luft überschritten. Es besteht unbestritten dringender Handlungsbedarf.

Der Kanton Uri ist verpflichtet, für die Einhaltung der Grenzwerte zu sorgen. Um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, muss der Verkehr auf dieser Strecke nach Beurteilung des Amtes für Umweltschutz massiv verringert werden.

Der Regierungsrat teilt deshalb die Einschätzung der Unterzeichner des parlamentarischen Vorstosses, dass alle Massnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte entlang der Gotthardstrasse und damit zu einer Erhöhung der Lebensqualität beitragen können, geprüft werden müssen.

2.2 Massnahmen zur Reduktion der verkehrsbedingten Umweltbelastung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Gotthardstrasse

Nachfolgend werden die Massnahmen, die in der Parlamentarischen Empfehlung vorgeschlagen werden, kurz erklärt und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und ihrer Wirksamkeit gewürdigt.

2.2.1 Tempo-30-Zonen

Eine Tempo-30-Zone auf einem Abschnitt der Gotthardstrasse ist grundsätzlich möglich. Damit kein Ausweichverkehr entsteht, muss die Zone auch Nebenstrassen einschliessen. Eine Tempo-30-Zone beschränkt lediglich das Tempo. Für den Durchgangsverkehr verliert diese Route aufgrund des vermeintlichen Zeitverlusts - bei durchschnittlichem Verkehrsaufkommen wird heute schon auf einzelnen Abschnitten Tempo 30 und weniger gefahren - zwar an Attraktivität. Zu bedenken gilt es allerdings, dass der Verkehr, falls keine attraktive Alternativroute zur Verfügung steht, weiterhin über die Gotthardstrasse fliessen

wird. Im Allgemeinen dürfte eine Tempo-30-Zone dazu führen, dass langsamer gefahren wird. Damit verringert sich die Anzahl Fahrzeuge, die während der Stosszeiten die Strasse innert nützlicher Frist passieren können. Es kommt schneller zu Staus. Die Staus werden länger und es dauert länger, bis sich die Staus auflösen.

2.2.2 Begegnungszone

Mit der Schaffung einer Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern die Verkehrsfläche zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit. Der motorisierte Verkehr darf die Verkehrsfläche weiterhin benutzen. Die Durchfahrt wird allerdings erschwert, einerseits weil die Höchstgeschwindigkeit nur noch 20 km/h beträgt, andererseits weil in der Begegnungszone die Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr den Vortritt haben. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Eine Begegnungszone wertet ein Siedlungsgebiet/ein Dorfzentrum auf und verlangsamt den Verkehr. Diese Massnahme ist gut dazu geeignet, den Durchgangsverkehr fernzuhalten, sofern eine alternative Route besteht. Dies bedeutet dann: weniger Verkehr, weniger Lärm und geringere Schadstoffbelastung der Luft.

Die Gotthardstrasse zwischen dem Kreisel Flüelen und dem A2-Anschluss in Erstfeld sowie die Klausenstrasse gehören gemäss Sachplan "Infrastruktur Strasse" des Bunds zu dem Strassennetz, das das Nationalstrassennetz ergänzt (Ergänzungsnetz). Sie dienen als Durchgangsstrassen, sind vortrittsberechtigt und haben zum Ziel, den Verkehrsfluss des Durchgangsverkehrs zu gewährleisten.

Um eine Begegnungszone schaffen zu können, müssen diese Strassen oder Strassenabschnitte eine andere "Klassierung" bekommen, und zudem muss zumindest ein Ersatz vorhanden sein, der den Anforderungen des Bunds an eine Durchgangsstrasse genügt. Alternativ könnten diese Strassenabschnitte aus dem Ergänzungsnetz des Bundes gestrichen werden. Dies würde aber das Problem mit dem Durchgangsverkehr nicht lösen und hätte zudem eine Kürzung des Bundesbeitrags für die Schweizerischen Hauptstrassen im Kanton Uri zur Folge.

2.2.3 Fussgängerzone

Eine Fussgängerzone ist eine vom motorisierten Verkehr befreite Verkehrsfläche. Sie ist nur

für Fussgängerinnen und Fussgänger bestimmt. Anderen Verkehrsteilnehmenden ist die Benutzung im Allgemeinen untersagt. Durch entsprechende Beschilderung kann die Zufahrt zeitweilig (z. B. für die Anlieferung) zugelassen werden.

Grundsätzlich ist die Schaffung einer Fussgängerzone die wirkungsvollste Massnahme, um den Verkehr von einem Siedlungsgebiet fernzuhalten und den Strassenlärm und die Schadstoffbelastung der Luft zu verringern. Auch hier gilt zu bedenken, dass in Zusammenhang mit der Schaffung einer Fussgängerzone diese Strassen oder Strassenabschnitte eine andere "Klassierung" bekommen müssen. Auch bei dieser Massnahme ist ein Ersatz unabdingbar, um den Durchgangsverkehr um das Siedlungsgebiet herumleiten zu können.

2.2.4 Beschränkungen für den Schwerverkehr

Rund 300 Lastwagen und gleichviele Busse befahren die Gotthardstrasse pro Tag. Gemessen am Gesamtverkehr sind dies rund drei Prozent der Fahrzeuge. Der überwiegende Anteil des LKW-Verkehrs ist Ver- und Entsorgungsverkehr von Gewerbe, Industrie und Baustellen im Raum der Gemeinde Altdorf und der angrenzenden Gebiete. Die Eröffnung der Unterführung Wysshus und das Industriezonen-Wegweisungskonzept haben zu einer teilweisen Verlagerung des Schwerverkehrs auf die neue Route über die Industriestrasse geführt. Die Lastwagen aus Norden, die von der A2 oder von der Axenstrasse nach Bürglen sowie ins Schächental wollen, fahren aber mangels einer geeigneten Umfahrung über die Gotthardstrasse durch die Siedlungsgebiete an ihr Ziel.

Beschränkungen des Gewichts und der Fahrzeugmasse (Länge, Breite, Höhe) können gemäss Gesetz nur infrastrukturbedingt, also abhängig von der Ausgestaltung und vom Zustand der Strassenanlage, verfügt werden. Ein generelles LKW-Verbot ist auf diesen Durchgangsstrassen heute nicht zulässig. Werden Beschränkungen verfügt, gelten diese für alle (für den Bus, den LKW, den Durchgangsverkehr, den Zubringerverkehr).

Gewichtsbeschränkungen haben zum Ziel, schwächere Strassenabschnitte, beispielsweise Brücken oder auf geringeres Gewicht ausgelegte Strassenkörper und Strassenbeläge, zu schützen. Aus dieser Sicht besteht auf der Gotthard- und auf der Klausenstrasse (bis Unterschächen) kein Handlungsbedarf, das heisst, von der 40-Tonnengrenze muss nicht abgewichen werden.

Eine Beschränkung der höchstmöglichen Fahrzeugmasse, zum Beispiel der Länge und der Breite, kann aufgrund der engen Verhältnisse in Altdorf rein verkehrstechnisch gesehen Sinn

machen.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Anzahl Fahrzeuge haben Beschränkungen für den Schwerverkehr nur einen relativ kleinen Einfluss auf die Lösung der eigentlichen Probleme, die Schadstoffbelastung der Luft und die Lärmbelastung in den Siedlungsgebieten entlang der heutigen Durchgangsstrassen zu verringern und damit die Lebensqualität zu verbessern.

2.2.5 Fazit

All diese Massnahmen, die eine Verringerung des Lärms und der Schadstoffbelastung der Luft entlang der Gotthardstrasse und eine Erhöhung der Lebensqualität in den Siedlungszentren zum Ziel haben, zeigen unbestritten Wirkung. Die Massnahmen sind aber mit Bezug auf den Wirkungsgrad ganz unterschiedlich. Zumeist ist die Wirkung der einzelnen Massnahmen für sich alleine genommen nicht ausreichend. Allen Massnahmen gemeinsam ist deshalb, dass sie, um ihre jeweilige Wirkung voll entfalten zu können, mit Ergänzungsmassnahmen wie insbesondere einer Alternativroute für den Durchgangsverkehr, gestützt werden müssen. In diesem Zusammenhang sind selbstverständlich auch das Verkehrssystem an sich, die Parkplatzkonzepte einschliesslich der Parkleitsysteme und ergänzende Anordnungen einzubeziehen.

2.2.6 Ergänzende Massnahme «Alternativroute»

Die Problematik mit der Alternativroute ist schon im rGVK UR erkannt worden. Das rGVK UR sieht eine West-Ost-Strassenverbindung (WOV) vor, um die belasteten Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Lärmimmissionen und die Schadstoffbelastung der Luft in Altdorf und Schattdorf zu reduzieren. Diese Massnahme ist in den kantonalen Richtplan aufgenommen und in der Festsetzung als sehr wichtig eingestuft worden.

Der Regierungsrat sieht in der WOV und im A2-Halbanschluss Altdorf Süd die einzige attraktive Alternativroute. Für den Regierungsrat ist dies die Schlüsselmassnahme, um den Durchgangsverkehr von den Siedlungszentren fernzuhalten.

Attraktiv wird diese Strassenverbindung aber nur, wenn die Durchfahrt durch die Siedlungsgebiete durch Massnahmen, wie die von den Unterzeichnenden der Parlamentarischen Empfehlung vorgeschlagenen, erschwert oder teilweise gar verunmöglicht wird. Die laufenden Abklärungen und fachlichen Begutachtungen bestätigen dies vollumfänglich.

2.3 Zusammenfassung und Schlussfolgerung

Aufgrund der Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte in den Bereichen Lärm und Schadstoffbelastung der Luft entlang der Gotthardstrasse vom Kreisel Flüelen über Altdorf und Bürglen bis nach Schattdorf besteht dringender Handlungsbedarf.

Um ein wirksames, nachhaltiges Massnahmenpaket schnüren zu können, müssen alle Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungsgebieten im Verbund mit einer Alternativroute für den Durchgangsverkehr angeschaut werden. In den laufenden Planungsarbeiten für die WOV und die flankierenden Massnahmen (FlaMas) in den angrenzenden Siedlungsgebieten werden denn auch sämtliche in der Parlamentarischen Empfehlung vorgeschlagenen Massnahmen vertieft geprüft. In diesem Sinne ist der Regierungsrat in der Richtung der Empfehlungen bereits aktiv.

Ziel der Planungsarbeiten ist eine Volksabstimmung über einen Kredit für die Umsetzung der WOV und der notwendigen FlaMas unter Berücksichtigung des Nutzungskonzepts Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli. Die Vorlage soll voraussichtlich im nächsten Jahr dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden. Die Volksabstimmung wird für das weitere Vorgehen und die Umsetzung der Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastungen wegweisend sein. Nach der Abstimmung wird aufgrund der Dringlichkeit zu prüfen sein, welche dieser Massnahmen allenfalls vorgezogen werden können.

Falls die Kreditvorlage für den Bau der WOV sowie für die Umsetzung der FlaMas in den angrenzenden Siedlungsgebieten abgelehnt wird, hat dies weitreichendere Auswirkungen als nur die Verhinderung einer neuen Strassenverbindung: Unter anderem wird das rGVK UR durch den Wegfall dieser Schlüsselmassnahme als Ganzes in Frage gestellt. Das rGVK UR aber ist die Voraussetzung, um die anstehenden Probleme gesamthaft, wirkungsvoll und nachhaltig lösen zu können. Durch die Ablehnung der Kreditvorlage WOV/FlaMas verliert die Problematik in den Siedlungsgebieten aber nicht an Dringlichkeit. Es besteht dann zwar immer noch die Möglichkeit, einzelne Massnahmen umzusetzen, um den Verkehr sowie Lärm- und Luftverschmutzung zu reduzieren, die Wirkung wird aber - wie die bisherigen Abklärungen zeigen - nicht ausreichend sein, um die Menschen, die entlang der Gotthardstrasse wohnen, leben und arbeiten, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu schützen.

3. Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Parlamentarische Empfehlung Alf Arnold Rosenkranz, Altdorf, zur Reduktion der Umweltbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Gotthardstrasse in Altdorf, Schattdorf und Bürglen zu überweisen. Die zur Diskussion stehenden Massnahmen werden im Sinne der obigen Schlussfolgerungen weiterbearbeitet.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Parlamentarischen Empfehlung); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Kantonspolizei; Direktionssekretariat Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion; Direktionssekretariat Sicherheitsdirektion; Direktionssekretariat Baudirektion und Baudirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'D' followed by 'B. C.' and a period.