

Gegenüberstellung VALTRALOC-Konzept – Bürgerinitiative «Valtraloc nur mit Personenunterführung vom Bahnhofplatz zum Bahnhofzentrum»

Hintergrund

Am 17. Mai 2024 wurde die Initiative “Valtraloc nur mit Personenunterführung vom Bahnhofplatz zum Bahnhofzentrum” veröffentlicht, welche verlangt, eine Personenunterführung sowie die Beibehaltung der Durchfahrtsgeschwindigkeit 50km/h sowohl für die Kantonsstrasse wie für alle Sammelstrassen ins VALTRALOC-Konzept aufzunehmen. Die Initianten schreiben, dass die Initiative nicht gegen das VALTRALOC gerichtet sei, de facto wird mit diesen Forderungen das aktuelle Projekt verunmöglicht, wie aus den untenstehenden Gründen zu erfahren ist.

Zeitliche Einordnung und Finanzierung

Mit dem faktischen Wegfall der Umfahrungsstrasse erhielt das Verkehrsprojekt VALTRALOC eine neue Bedeutung. 2003 wurde das VALTRALOC-Konzept an einer Gemeindeversammlung mit einer grossen Mehrheit gutgeheissen. Das Projekt ist im Aggloprogramm 3. Generation aufgenommen. Der Baustart dieser Agglo-Massnahme muss vor Ende 2025 erfolgen, ansonsten droht die 35% Mitfinanzierung durch den Bund zu verfallen.

Umgesetzt wurde seit damals die Gestaltung des Bahnhofplatzes, der Platz vor der Migros und die Bushaltestelle unterhalb vom Briegli. Der Gemeinderat hat in den letzten Monaten intensiv an der Umsetzung von Valtraloc gearbeitet und unterschiedliche Interessengruppen (Anwohner, Gewerbe, politische Gruppierungen, etc.) in den Prozess einbezogen. An einem Informationsabend konnten Bürgerinnen und Bürger ihre Meinung dazu abgeben.

Seit 2003 wurden zahlreiche Vorstudien von möglichen Unterführungen geprüft, sie wurden aber allesamt wieder verworfen oder nicht weiterverfolgt, da sie nicht überzeugen konnten. Im momentanen Prozess wurde die Frage einer Unterführung abermals analysiert und alle Beteiligten kamen zur Auffassung, dass eine Unterführung beim Bahnhof nicht zielführend ist.

2023 genehmigte der Generalrat zunächst das Konzept und anschliessend auch den Projektierungskredit von CHF 440'000.- (220'000 Nettobetrag für Düdingen). Durch

die Genehmigung des VALTRALOC-Konzepts von Bund, Kanton und Agglomeration werden die Projektkosten mit rund 75% in grossem Umfang mitfinanziert. Die gesamten Projektkosten belaufen sich auf 10.4 Mio CHF, die geschätzten Nettoausgaben für Düdingen aufgrund des Kostenverteilers auf rund 2.8 Mio CHF. Das vorliegende VALTRALOC-Projekt ist Teil von genehmigten Agglomerationsprogrammen. Der Bund finanziert dieses Projekt massgeblich (voraussichtlich über 3 Mio CHF) mit, vorausgesetzt der Baustart erfolgt bis Ende 2025 – ansonsten drohen die Gelder zu verfallen.

Inhalte von VALTRALOC

Valtraloc steht für die Aufwertung des Strassenraums von Ortsdurchfahrten. Es geht in erster Linie um Raumgestaltung mit dem übergeordneten Ziel, die Sicherheit und die Lebensqualität sämtlicher Beteiligten am Strassenraum sowie der Anwohner:innen zu erhöhen, was zudem zur Standortattraktivität für Wohnen und Gewerbe beitragen soll.

Im Folgenden werden die enthaltenen Massnahmen erläutert und den geforderten Massnahmen der Initiative gegenübergestellt.

Entflechtung von Verkehrsteilnehmern

Es soll eine möglichst optimale Entflechtung erreicht werden. Wo immer möglich, wird motorisierter Verkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) entflochten, damit dieser parallel so flüssig wie möglich laufen kann. Es gibt auf der ganzen Ortsdurchfahrt immer wieder Begegnungen zwischen den verschiedenen Beteiligten, welche gelöst werden müssen. Das Konzept löst diese Begegnungen anhand verschiedener Massnahmen, welche in der Folge ausgeführt werden und im ganzen Raum der Durchfahrt angewendet werden.

Die Initiative nimmt nur einen dieser Begegnungsorte auf und kümmert sich nur um die Entflechtung des Fuss- und motorisierten Verkehrs zwischen Bahnhof und Bahnhofzentrum. Alle anderen Knotenpunkte, welche Stau auslösen und Sicherheitsrisiken bergen, werden ignoriert.



Verkehrsdosierung zu Spitzenzeiten

Das Konzept sieht vor, den Verkehrsfluss mithilfe von Dosierungsampeln zu regulieren, um die Durchlässigkeit im Dorfkern zu verbessern und den Verkehr zu beruhigen. Dies erleichtert Fussgängerquerungen und schafft Möglichkeiten zur Priorisierung des Busverkehrs.

Eine Unterführung verringert das Verkehrsaufkommen im Dorf und das Stauproblem beim Bahnhof nicht. Sie kann für Fussgänger aufgrund des zusätzlichen Umwegs unattraktiv sein und insbesondere bei Frauen nächtliche Sicherheitsbedenken aufwerfen.

Solange Fussgänger oberirdisch die Strasse kreuzen, bleibt der Verkehrsfluss der Autos gestört, und die erhoffte Wirkung der Unterführung bleibt aus. Dadurch löst die Unterführung das Problem nicht, sondern verstärkt die Trennwirkung der Strasse, fördert den Durchgangsverkehr und signalisiert eine Priorisierung des Autoverkehrs über den Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität.

die Fahrzeit und Durchflussmenge im Ortskern merklich zu beeinträchtigen. Auf dem geplanten Abschnitt von ca. 900 m würde eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h maximal etwa 40 Sekunden zusätzliche Fahrzeit bedeuten.

Das bestehende Konzept umfasst viele verschiedene Elemente, die Tempo 30 voraussetzen und ohne diese nicht umsetzbar sind. Die Initiative würde diese Massnahmen verhindern und dabei nur im besten Fall eine Zeitersparnis von 40 Sekunden bringen. Dieser minimale Zeitgewinn würde jedoch viele positive Effekte zunichtemachen, die die Initiative nicht kompensieren kann.

Erhöhung der Sicherheit

Das Konzept inklusive Tempo 30 erhöht erwiesenermassen die Sicherheit im Strassenverkehr, besonders für Fuss- und Langsamverkehr. Ein Zusammenprall mit 50 km/h entspricht einem Sturz aus 10m Höhe, mit 30 km/h sind es «nur» noch 3.5m. Der Bremsweg beträgt bei 30 km/h 5m und bei 50km/h 13m¹. Sicherheitsmässig bietet Tempo 30 also



Etwas langsamer, dafür stetiger Verkehr

Durch die Einführung von Tempo 30 auf einem Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt soll ein langsamerer, aber gleichmässigerer Verkehr gefördert werden. Es ist nachgewiesen, dass eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen zu einem flüssigeren Verkehrsfluss beiträgt. Die Reduzierung von Störfaktoren wie Parkiermanövern und vereinfachtes Linksabbiegen sowie die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden und flächiges Queren für Fussgänger (ohne Vortritt für Fussgänger) verbessern den Verkehrsfluss nachweislich, ohne

doch einen beträchtlichen Gewinn bei einem «Verlust» von maximal 40 Sekunden. Nicht nur durch die Temporeduktion, auch durch raumgestalterische Massnahmen (z.B. flache Trottoirübergänge, Radstreifen bei steigenden Abschnitten, Querungshilfen und Mittelzonen) wird der Langsamverkehr sicherer und damit attraktiver.¹



1 Zahlen nach bfu, Status 2014, Power Model von G. Nilsson, 2004

Mit der Initiative gehen diese Wirkungen verloren. Die Ortsdurchfahrt wird beispielsweise für Schulkinder, welche zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, weiterhin risikoreich bleiben. Dass die Sicherheitserhöhung als Argument für die Initiative genannt wird, ist nicht nachvollziehbar.

Förderung ÖV / Langsamverkehrswege

Im Rahmen des Konzepts wird auch der ÖV gefördert. Mit der Priorisierung des Busses beim Dosiersystem kann die Fahrplanstabilität sichergestellt werden. Zudem werden separate Verkehrswege für den Langsamverkehr erstellt. Der Fuss- und Veloverkehr wird somit sicherer und attraktiver, insbesondere auch durch das Tempo 30, weil damit die Autos ähnlich schnell unterwegs sind wie die Velofahrer.

Die Initianten argumentieren ebenfalls mit Vorteilen für den ÖV. Die einzige Auswirkung, welche ihre Methode jedoch mitbringt, ist die freiere Fahrt an einer Stelle der Dorfdurchfahrt - eine ganzheitliche Herangehensweise fehlt. Zudem würden ÖV und Langsamverkehr sicher nicht attraktiver oder gefördert, da ganz klar das Auto prioritär behandelt wird.

Umweltschutz und Erhöhung der Lebensqualität

Mit Tempo 30 wird die Lärm- und Luftverschmutzung im Dorfkern erheblich reduziert und gerade die Lärmbelastung in der Nacht sinkt signifikant. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h führt dazu, dass bestehende und neue Gebäude entlang der Durchfahrt aus Lärmschutzgründen kaum Fenster einbauen dürften. Die Reduzierung auf 30 km/h senkt den Lärmpegel um 3 – 5 Dezibel¹. Die Grenzwerte des Bundes für eine reine Wohnnutzung entlang der Hauptstrasse werden seit Jahren überschritten (sowohl tags, wie nachts). Die Behörden sind verpflichtet Massnahmen dazu zu ergreifen und die Einführung von Tempo 30 ist nicht nur wirkungsvoll sondern auch deutlich günstiger als allen Eigentümern Spezialfenster zu bezahlen. Auch Massnahmen wie Beschattung und Begrünung tragen im Konzept zur Umweltschonung bei. Die Aufwertung und bessere Verbindung der Strassenseiten trägt der Attraktivitätssteigerung für das Gewerbe bei.

Mit den Massnahmen der Initiative bleiben auch diese positiven Effekte aus.

Erprobte Massnahmen in einem ganzheitlichen Konzept

Valtraloc stellt ein ganzheitliches Konzept dar, welches auf

erprobten und erwiesenen Gestaltungsmassnahmen beruht und auf die verschiedenen Abschnitte der Durchfahrt eingeht.

Durch die Forderungen der Initiative würde dieses ganzheitliche Konzept auseinanderfallen. Massnahmen würden aus Frust oder aus einer Vorstellung davon, «wie es doch sicher besser sein würde» heraus umgesetzt, ohne fundierte Entscheidungs- und Planungsgrundlage.

Kostenaufteilung

Die Kosten für das im Agglomerationsprogramm aufgenommene Konzept werden zwischen Bund, Kanton, Agglomeration und Gemeinde aufgeteilt. Der Bund übernimmt 35% der Gesamtkosten, vorausgesetzt der Baubeginn erfolgt vor Ende 2025. Gemäss MobG trägt der Kanton als Strasseneigentümer etwa die Hälfte der verbleibenden Kosten. Die Agglomeration leistet ebenfalls einen Beitrag, sofern ihre spezifischen Massnahmen umgesetzt werden. Die Gemeinde wird voraussichtlich zwischen 20% und 25% der Gesamtkosten tragen, was geschätzt zwischen 2 und 3 Millionen Franken entspricht. Das Valtraloc-Konzept wurde sowohl vom Kanton als auch von der Agglomeration genehmigt.

Die Initiative fordert die Integration zusätzlicher Elemente in das Valtraloc-Konzept, was eine erneute Prüfung seitens der Agglomeration und des Kantons erforderlich machen würde. Sollte der Bau nicht bis Ende 2025 beginnen, verfallen jedoch die Gelder, die über Bund und Agglomeration in dieses Projekt fliessen.

Eine Unterführung ist derzeit nicht Teil des genehmigten Konzepts. Der Kanton hat bereits eine Kostenbeteiligung an einer Unterführung ausgeschlossen, und auch die Agglomeration sowie der Bund würden sich voraussichtlich nicht an einer solchen Massnahme beteiligen, da die Kosten-Nutzen-Analyse ungünstig ausfällt. Experten schätzen die Kosten für eine Unterführung auf mindestens 15 Millionen Franken. Es bleibt fraglich, wie die Gemeinde Düdingen diese Summe selbst finanzieren könnte. Ein geändertes Valtraloc-Projekt könnte erst in einigen Jahren erneut in Betracht gezogen werden, und es ist unwahrscheinlich, dass Bund und Kanton es in gleicher Höhe subventionieren würden. Unter den aktuellen Bedingungen würden die anderen Agglo-Gemeinden sicherlich ihre Beteiligung zurückziehen. Es ist anzunehmen, dass die Gemeinde einen Grossteil der geschätzten Kosten von 25-30 Millionen Franken für die Umsetzung der von den Initianten gewünschten Variante selbst aufbringen müsste.