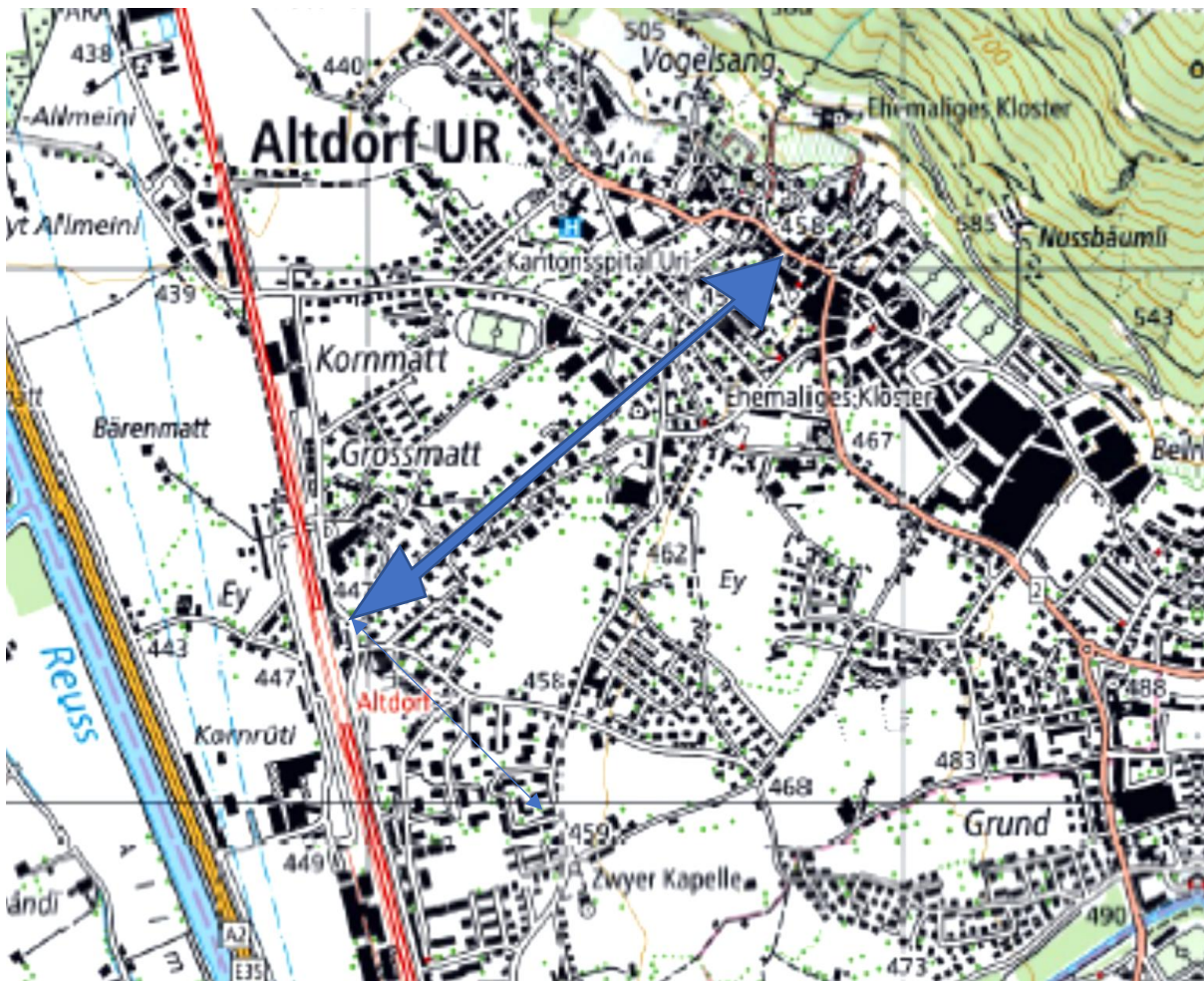


***Bahnhofstrasse – attraktiver Ort und
Verbindung zwischen altem und neuem Altdorf.
Analyse und Ideensammlung***



Anlass

Der Bahnhof Altdorf soll zur öV-Drehscheibe für den ganzen unteren Kantonsteil mit rund 27'000 EinwohnerInnen werden. Neben den stündlichen S-Bahn-Zügen Zug - Erstfeld, die heute schon in Altdorf halten, sollen zukünftig auch die IR-Züge über die Gotthard-Bergstrecke und zweistündlich direkte IC-Züge nach Bellinzona und Arth-Goldau/Zürich/Luzern in Altdorf anhalten. (Fahrzeit nach Bellinzona: ca. 35 Minuten; nach Zürich: ca. 65 Min., nach Luzern: ca. 55 Min.)

Mit direkten Bussen sollen alle Gemeinden in der Reussebene an den Bahnhof Altdorf angeschlossen werden. Damit wird der Bahnhof Altdorf nicht nur zum Umsteigeknoten Bahn – Bus, sondern auch zum Hub für die verschiedenen Buslinien.

Neben den regionalen Bussen der Auto AG Uri sollen auch die Postautokurse ins Isenthal und ins Schächental sowie der Tellbus nach Luzern sowie der Winkelriedbus bzw. der Gotthard-Riviera-Express nach Stans ihren Ausgangspunkt beim Bahnhof Altdorf haben.

Es soll aber nicht nur ein neues Verkehrszentrum entstehen. Die Umgebung des Bahnhofs soll auch als Wohn- und Gewerbezone (Überbauungen Strickermatt Ost und West, Bauernhofmatte, In der Matte) entwickelt werden. Auf der Werkmatt südwestlich des Bahnhofs sollen bis zu 1000 Arbeitsplätze entstehen. Ein erster Industriebetrieb (Kässbohrer) ist bereits auf die Werkmatt gezogen.

Einen Start im Dienstleistungssektor macht die Urner Kantonalbank, indem sie ihren Hauptsitz vom Dorf ins neue «Bahnhof-Gebäude» verlegt, das zukünftig auch den Kiosk, den SBB-Schalter und (als Ersatz für das abgerissene Hotel Bahnhof) ein Restaurant entsteht. Das Haus soll Platz für weitere Büros und/oder Arztpraxen etc. bieten. Coop Pronto bleibt auch weiterhin im alten Güterschuppen bestehen.

Während das Bahnhofquartier boomt, scheint das alte Altdorfer Dorfzentrum zu stagnieren. Es fallen immer mehr leerstehende Geschäftsräume ins Auge. Die lokalen Geschäfte werden wie in vielen Dörfern und Städten durch Einkaufszentren auf der grünen Wiese und seit ein paar Jahren vor allem durch Internet-Shopping konkurrenziert. Die Dätwyler AG hat schon lange einen Teil ihres Betriebs nach Schattdorf verlegt, einige Gebäude wurden umgenutzt.

Gleichzeitig ist die Aufenthaltsqualität im Dorf durch das anhaltend grosse Verkehrsvolumen beeinträchtigt. Zwar soll die geplante Umfahrungsstrasse WOV den Verkehr auf der Achse der Gotthardstrasse auf etwa die Hälfte (ca. 7000 Fahrzeuge pro Tag) reduzieren und die Einrichtung einer Begegnungszone mit vorgelagerten Tempo-30-Zonen ermöglichen. Der Strassenraum bleibt aber unverändert sehr eng, FussgängerInnen und VelofahrerInnen müssen ihn weiterhin mit gleich breiten, ja immer breiter werdenden Motorfahrzeugen teilen.

Das Problem

Durch die Siedlungsentwicklung im neuen Zentrum Kantonsbahnhof droht eine Aushöhlung des alten Zentrums, das gut einen Kilometer vom Bahnhof entfernt ist, Altdorf droht in zwei Pole auseinanderzufallen. Zählt man das zu Altdorf und Bürglen gehörende Quartier Kollegium mit Mittelschule, Einkaufszentrum Urnertor, fünf Restaurationsbetrieben, Kiosk und einigen Gewerbebetrieben dazu, so sind es tendenziell sogar drei Zentren, die leben wollen. Es ist schwer abzuschätzen, ob die Gemeinde mit weniger als 10'000 Einwohnern ausreicht, um zwei bzw. drei Zentren lebendig zu halten.

Die räumliche Entfernung von Dorfzentrum und Bahnhof hat einen historischen Grund: Die Eisenbahnbauer des 19. Jahrhunderts haben die Linien primär nach ihren eigenen Bedürfnissen gebaut: möglichst gerade, kurz und eben. Die direkte Linie vom Axen nach Erstfeld, meidet die an den Berghängen gelegenen Dörfer Altdorf, Schattdorf, Bürglen, Seedorf und Attinghausen. Die räumliche Distanz war für die Verkehrserschliessung der umliegenden Dörfer ein Nachteil, hat sich aber bei steigendem Verkehrsaufkommen und zunehmendem Lärm positiv auf die Wohnqualität in den Dörfern ausgewirkt hat. Inzwischen sind die Züge viel leiser geworden. Heute ist die Lage des Bahnhofs Altdorf im Zentrum der zu einer Agglomeration zusammengewachsenen Reusebene mit rund 27'000 Einwohnern ein Vorteil: Die Wege sind von allen Seiten her ähnlich lang, nämlich ein bis drei Kilometer.

Das Altdorfer Dorfzentrum ist mit dem Bahnhof durch die 1,07 km lange und fast schnurgerade Bahnhofstrasse verbunden, die selbst ausser der Post, der Kantonsbibliothek, den Schulhäusern und Turnhallen, der Musikschule, der reformierten Kirche, zwei Arztpraxen, einem Café, dem Hut-Atelier, einem Elektroinstallationsgeschäft und ein paar Büros wenig Anziehungspunkte aufweist. Dafür hat die Zahl der Wohnungen an der Bahnhofstrasse oder in ihrem Einzugsgebiet stark zugenommen.

Mit Auto, Bus oder Velo beträgt die Fahrzeit vom Bahnhof zum Zentrum 2 - 5 Min., zu Fuss benötigt man 15-20 Minuten. Nach Meinung des VCS kann es also nicht darum gehen, zwischen den beiden Zentren Bahnhof und Dorf eine noch schnellere Verbindung zu schaffen. Die heutige genügt. Es geht vielmehr darum zu fragen:

- Wie kann die Bahnhofstrasse an sich zu einem interessanten Ort gemacht werden, welche die beiden Zentren verbindet statt sie durch ein «Niemandland» zu trennen?
- Wie kann die Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr und damit auch für das Wohnen und Arbeiten an der Strasse attraktiv gemacht werden?
- Wie kann die Bahnhofstrasse zu einem Ort werden, der auch zum Verweilen oder zum langsamen Bummeln einlädt?
- Wie kann die «Altdorfer Hantel» mit zwei Schwergewichten und einer langweiligen Verbindung dazwischen vermieden werden?

Die in diesem Papier präsentierten Vorschläge sind keine Projekte, sondern Ideen und Gedankenanstösse. Der VCS ist sich bewusst, dass bis zur Realisierung noch viel Denkarbeit geleistet und viele Gespräche zwischen den verschiedensten Akteuren geführt werden müssen.

Wir sind uns auch bewusst, dass die Probleme des Dorfzentrums mit den Vorschlägen für die Gestaltung der Bahnhofstrasse nicht gelöst sind. Leider haben in den letzten Jahrzehnten verschiedene Faktoren zu einer Auslagerung der Einkaufsmöglichkeiten (vom Urnertor

über Manor/Jumbo/Tellpark über Aldi und Lidl bis zur Landi) von den Dorfzentren in die Peripherien und damit zu einer Schwächung der Dorfzentren geführt. Die Raum- und Siedlungsplanung favorisiert bis heute den motorisierten Verkehr, und das kantonale Planungs- und Baugesetz hat diesem Trend keine Schranken gesetzt. Die Konkurrenz unter den Gemeinden um potenzielle Steuereinnahmen von Grossverteilern hat den Trend verstärkt. Die Einzonung von Bauland fern von den Zentren und die Favorisierung von Einfamilienhauszonen statt der nötigen Verdichtung haben die Distanzen zu den Einkaufsmöglichkeiten vergrössert und damit den motorisierten Verkehr erhöht. Gleichzeitig hat der stetig zunehmende Verkehr auf den Hauptachsen durch die Dörfer, verstärkt auch durch die raumplanerisch geförderte Entmischung der Funktionen, zu deren «Verelendung» beigetragen und auch die BewohnerInnen, das natürliche KundInnen-Potenzial der Geschäfte, aus dem Dorf vertrieben. Dazu kommt das in den letzten Jahren rasant wachsende Online-Shopping, dem auf lokaler Ebene ohnehin nicht begegnet werden kann, das aber seinerseits wieder zu einem zunehmenden Lieferverkehr führt.

Das Problem des Dorfzentrums kann nur in einem partizipativen Prozess unter Beteiligung der gesamten Bevölkerung gelöst werden. Die Tagung «Lebendiger Ortskern trotz oder dank Verkehrsachse?», die kürzlich von EspaceSuisse veranstaltet wurde, wie auch der «Leitfaden für den Entwurf von innerörtlichen Hauptverkehrsstrassen», herausgegeben vom Bundesamt für Strassen, können dazu einige Anregungen liefern. Wir beteiligen uns gerne an diesem Denkprozess.

Sowohl bei der Bahnhofstrasse wie im Dorfzentrum ist zur Lösung der Probleme eine enge Kooperation des Strasseneigentümers, dem Kanton, und der von den Problemen hauptsächlich betroffenen Gemeinde nötig. Dabei darf der Kanton nicht nur die Bewältigung der Verkehrsströme als seine Aufgabe betrachten.

Die heutige Bahnhofstrasse

Beschreibung:

Die gut einen Kilometer lange Bahnhofstrasse beginnt bei der Tellsgasse, welche zukünftig Teil einer Begegnungszone sein soll, und mündet beim Bahnhof in die Rynächt- bzw. Kornmattstrasse, welche die Bahnhofstrasse vom eigentlichen Bahnhofplatz bzw. dem Busterminal trennen. Entlang dem Busterminal soll deshalb zukünftig auf ca. 200 m Länge Tempo 30 signalisiert sein.

Die Bahnhofstrasse wie auch die Kornmatt- und Rynächtstrasse sind Kantonsstrassen.

Die Gesamtbreite der Bahnhofstrasse beträgt 11,5 m, die Fahrbahnbreite 6,6 m (Schmiedgasse: 6 m). Die beiden durchgehenden Trottoirs haben eine Breite von 3,10 m (Südseite mit Allee am äusseren Rand) bzw. 1,8 m (Nordseite). Sie weist keine Mittelstreifen auf.

Die fast schnurgerade Strasse fällt gegen den Bahnhof leicht ab (Höhendifferenz ca. 9 m).

An der Strasse befindet sich ein einziger Gastwirtschaftsbetrieb, das Café Rondo an der Hausnummer 66. Es ist samstags und sonntags geschlossen. Von der Strasse her ist das attraktive Gartenrestaurant schlecht sichtbar, weil es sich hinter einer hohen Hecke versteckt.

Trotz Allee und einigen auffälligen Baumriesen wirkt die gerade Strasse ohne grössere Abwechslungen eher langweilig und länger, als sie ist. Mit ein paar Eingriffen könnte die Attraktivität jedoch stark verbessert werden.



Café Rondo, etwas versteckt

Bei der Post und bei den Schulhäusern besteht optisch bereits eine platzähnliche Ausweitung des Raums mit erweitertem Abstand zwischen den Häuserfronten, ohne dass die Strasse dieses optische Moment widerspiegelt. Die Strasse wirkt als Barriere zwischen den zwei Schularealen.



Bahnhofstrasse trennt Schulhausareale

Ausstattung:

Die einseitige Allee besteht aus Linden, Rosskastanien und Platanen, die im Abstand von ca. 4 m gepflanzt sind. Sie ist nur im Bereich der Post und bei den Strassenverzweigungen unterbrochen. Lücken, die durch das Absterben einzelner Bäume entstanden, wurden in der Regel wieder gefüllt.



Die Strassenbeleuchtung erfolgt von ca. 8 m hohen Kandelabern auf der Nordseite der Strasse. Sie stehen ausserhalb des Strassenraums.

Auf der ganzen Länge gibt es nur zwei Sitzbänke (beim Grundstück Holzgang und vis-à-vis des Café Rondo). Beide befinden sich auf der Schattenseite. Eine grosse Attraktion vor allem auch bei TouristInnen ist die Riesenbank vor der Post, die aber von alten oder behinderten Menschen nicht als Ruhebänk benutzt werden kann.



Riesenbank bei der Post – eine Attraktion



Kalte Sitzbänke am Schatten – nur im Sommer einladend

Die Bahnhofstrasse weist keine Velospuren, keine Mittellinie und ausser bei der Post und Kantonsbibliothek keine längsseitigen Parkplätze auf.



Eine Querungshilfe gibt es nur zwischen den Schulanlagen Marianisten und Hagen (Mittelinsele mit horizontale Verschwenkung).



Geschützter Strassenübergang zwischen den Schulhäusern

Die Strasse ist heute mit Tempo 50 signalisiert (Innerortsbereich).

Es gibt an der Bahnhofstrasse nur im Bereich Post und Kantonsbibliothek Abfalleimer. Auf der ganzen Länge finden sich keine Robidog-Behälter, wenn man den Behälter an der Gitschenstrasse, ein paar Meter vor der Einmündung in die Bahnhofstrasse nicht mitzählt.

Am Bahnhof existiert eine minimale Toilettenanlage. Sie wird im Rahmen des Kantonsbahnhofs nicht ausgebaut. Die Toiletten der Schulhäuser sind nicht öffentlich zugänglich. Die nächste öffentliche Toilette befindet sich an der Stöckligasse.

Benützung:

Die Bahnhofstrasse soll zukünftig täglich von ca. 3800 (ausser) bis 5800 Motorfahrzeugen (innen) befahren werden (UVB WOV, S. 25). Die Zählstelle 592 an der inneren Bahnhofstrasse wies 2017 einen DTV von 4257 Fahrzeugen auf. Über die Benützung durch Velos und FussgängerInnen bestehen keine (öffentlichen) Statistiken.

Zudem verkehren die Buslinien Bürglen – Seedorf, Altdorf – Attinghausen und auf dem inneren Teil auch von der Linie Flüelen – Bhf. Altdorf über die Bahnhofstrasse. Ausserdem fährt das Postauto ab der Post Richtung Isenthal durch die Bahnhofstrasse. Es werden die Haltestellen Hagenschulhaus und Langmattgasse bedient, welche ungefähr an den Drittelpunkten liegen. Die Haltestellen sind als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet.

Die Verkehrsunfälle der letzten Jahre ereigneten sich gemäss Unfallkarte des ASTRA ausschliesslich in den Bereich Tellsgasse bis Baumgartenstrasse und Attinghauserstrasse/Seedorferstrasse bis zu den Schulhäusern sowie auf dem Bahnhofplatz. Es waren keine schweren Unfälle zu verzeichnen:

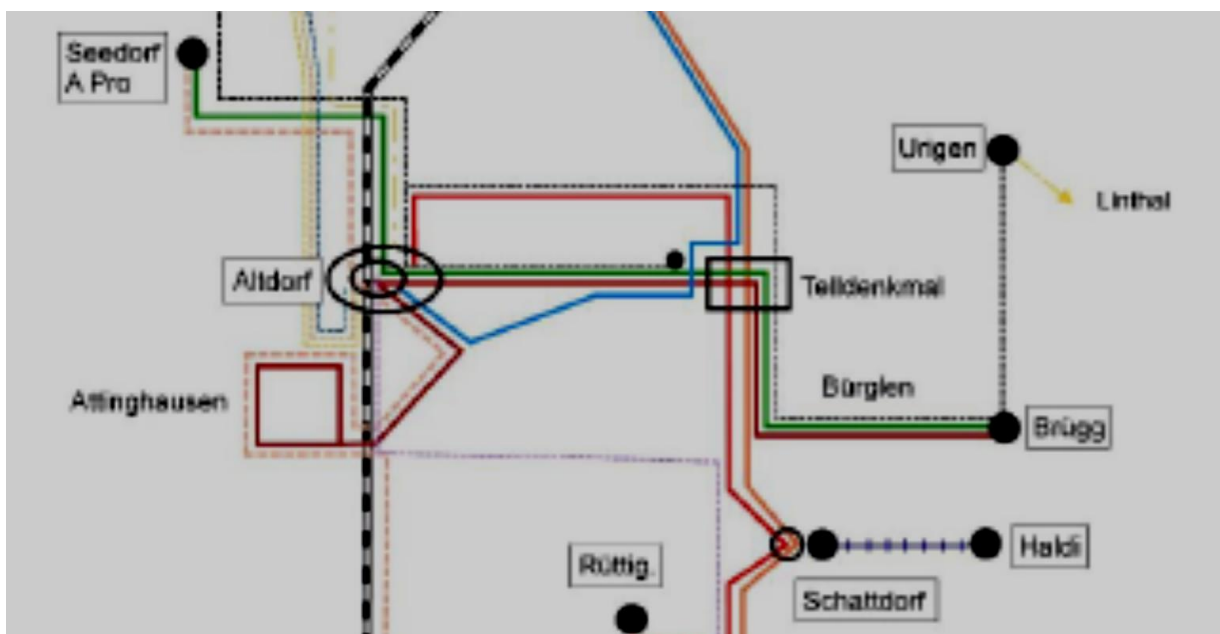
https://map.geo.admin.ch/?time=None&lang=de&topic=vu&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle&layers_timestamp=99990101&catalogNodes=1318&E=2691652.46&N=1192795.98&zoom=9

Zukunft:

Die Bahnhofstrasse soll zukünftig von der Tellsgasse bis zur Abzweigung von Seedorferstrasse (T 30) und Attinghauserstrasse (T 40) mit Tempo 30 signalisiert werden.

Die Bahnhofstrasse bleibt auch zukünftig eine Kantonsstrasse.

Der öffentliche Verkehr wird neu organisiert: Zukünftig werden nur noch die Buslinien Bürglen – Seedorf und Bürglen – Attinghausen sowie auf dem inneren Abschnitt die Linie Flüelen – Dorfzentrum Altdorf – Attinghauserstrasse - Bahnhof über die Bahnhofstrasse verkehren. Das Postauto ins Schächental fährt über die Kornmattstrasse – Seedorferstrasse und Spitalstrasse, das Postauto ins Isenthal startet direkt am Bahnhof (rGVK Urner Unterland, S. 26).



Vorgaben aus Planungen

Kantonaler Richtplan:

Der Richtplan (Abstimmungsanweisung 4.3-1) definiert die beiden Pole der Bahnhofstrasse wie folgt:

Zentrum Altdorf: Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen

Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden: Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen

4.3-2 Entwicklungsschwerpunkt Zentrum Altdorf

Der Kanton unterstützt Massnahmen, damit das Zentrum Altdorf (inklusive Altdorf Ost, Hellgasse, Dätwylerareal) weiterhin als Entwicklungsschwerpunkt für Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen bestehen bleibt und sich weiterentwickelt. Dazu gehört die Unterstützung bei der Weiterentwicklung und Ansiedlung der Grundversorgung sowie der personen- und sachbezogenen Dienstleistungen. Zudem wird die Zentrumsfunktion durch den Erhalt der Standorte für Verwaltung und Spital gestärkt.

4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden

Für die langfristige Entwicklung und Umsetzung eines Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden mit dem Kantonalbahnhof Altdorf für innovative, höherwertige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe und Wohnen werden die notwendigen Massnahmen ergriffen. Dies geschieht in Abstimmung auf die Bahnentwicklung und die Umnutzungsmöglichkeiten der bestehenden armasuisse Bauten. Die Erschliessung durch Anschlussgleise wird geprüft.

Nutzungsplan der Gemeinde Altdorf:

Entlang der Bahnhofstrasse erstreckt sich eine lange W3-Zone, unterbrochen von einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (Schulhäuser, Turnhallen, ref. Kirche). Der Abschnitt von der Tellsgasse bis zur Baumgartenstrasse (auf der Nordseite etwas weniger weit) ist als Kernzone ausgeschieden.

Die Bauordnung schreibt vor:

Artikel 39 Wohnzone (W2 bis W4)

1 Die Wohnzone dient in erster Linie dem Wohnen.

2 Neben Wohnbauten sind nicht störende Betriebe zulässig.

3 Die Zahlen W2 bis W4 im Nutzungsplan beziehen sich auf die zulässige Anzahl der anrechenbaren Vollgeschosse.

Innerhalb der Kernzone sind alle Bäume geschützt (Baumschutzzone). Zusätzlich sind die Allee entlang der Bahnhofstrasse sowie einige besonders grosse Einzelbäume (Grundstück Holzgang, Bäume um die Einmündung Seedorferstrasse und Attinghauserstrasse sowie bei der Kreuzung Langmattgasse/Gitschenstrasse geschützt.

Die alten Mauern bei der Einmündung der Gitschenstrasse und der Langmattgasse sowie der Klostersgasse gelten als geschützt. Ebenfalls unter Schutz gestellt ist die Begrenzungs-

mauer des Schulhausareals Marianisten zur Bahnhofstrasse. Artikel 60 der Bau- und Zonenordnung schreibt vor:

1 Die historischen Strassen und Wege sind in ihren baulichen und gestalteten Eigenarten zu erhalten (Gassencharakter).

2 Um den Zweck nach Absatz 1 zu erreichen, erlässt der Gemeinderat einen Mauer- und Gassenschutz-Plan, der die betroffenen Gebiete klar bezeichnet. Das Verfahren richtet sich nach Artikel 11 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Heimatschutz.

Übergangsbestimmung Der «Plan Schutzobjekte Mauern», den die Gemeindeversammlung Altdorf am 21. November 2002 erlassen und der Regierungsrat am 8. Juli 2003 genehmigt hat, gilt als rechtskräftiger Mauer- und Gassenschutzplan im Sinne dieser Bestimmung.

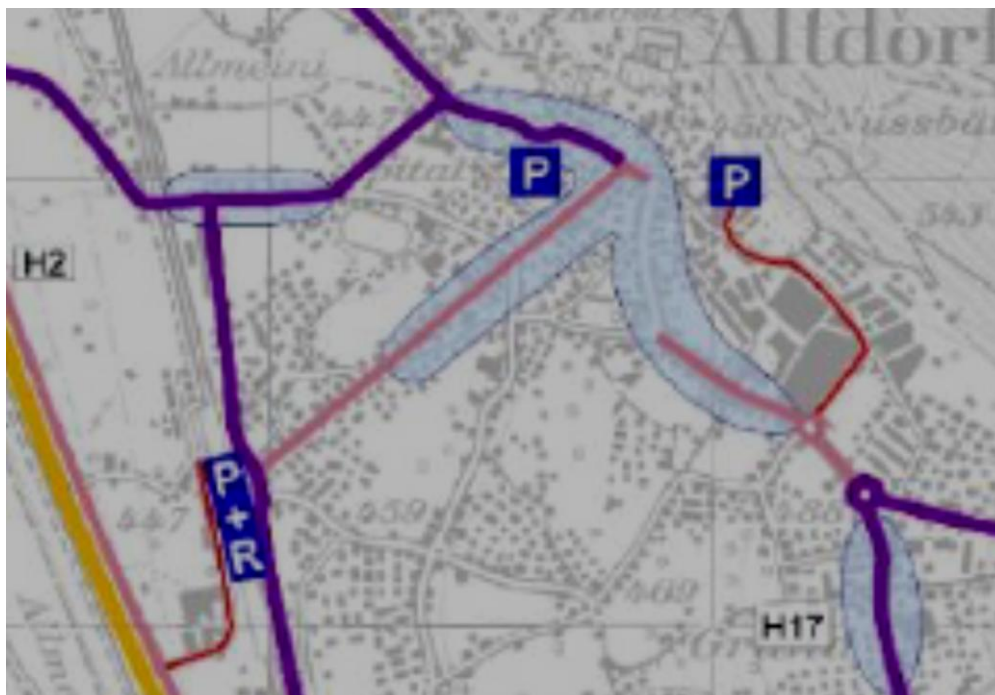
3 Der Gemeinderat regelt das Nähere in einem Reglement.

4 Schutzobjekte mit regionaler oder nationaler Bedeutung sind nach dem Natur- und Heimatschutzgesetz zu beurteilen.

Die Details werden im Reglement über den Schutz Natursteinmauern vom 6.12.2010 geregelt.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland (25.6.2019):

Im rGVK Urner Unterland (Plan S. 32) trägt die Bahnhofstrasse die Signatur «Ergänzungsnetz (Kanton)» und ist in der Bedeutung eingestuft zwischen «Basisnetz (Kanton)» und «wichtige Sammelstrasse (kommunal)». Konkrete Massnahmen werden keine aufgelistet.



Der Plan auf S. 36 zeigt die Bahnhofstrasse auch als kantonale Velohauptroute. Konkrete Massnahmen werden keine vorgesehen.



Für den Fussverkehr gilt die generelle Regelung, dass Kantonsstrassen innerorts beidseitig Trottoirs aufweisen sollen (S. 41). Diese Vorgabe ist auf der Bahnhofstrasse eingehalten.

Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal:

Auch hier sind für die Bahnhofstrasse trotz Einstufung als kantonale Velohauptroute keine Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs vorgesehen.

Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde über die flankierenden Massnahmen zur WOV vom 2.10.14:

Unter den Hauptmassnahmen im Vorbericht ist unter Punkt 4 eine Verbesserung des Busnetzes vorgesehen. Dafür soll der MIV auf den vom öV benutzten Strassen (und eine solche ist die Bahnhofstrasse) reduziert werden. Unter Punkt 5 werden Verbesserungen für den Langsamverkehr versprochen. Im Artikel 2.2. werden die Ziele konkretisiert:

²Folgende Ziele sind zu erreichen:

- a) Die Luftqualität verbessern und Lärmimmissionen reduzieren bis die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten sind und dadurch die Lebensqualität im Urner Talboden steigt
- b) Unerwünschten Verkehr auf Parallelrouten durch Quartiere (gebietsfremder Verkehr, "Schleichverkehr") verhindern
- c) Den Dorfkern Altdorf vom Durchgangsverkehr befreien
- d) LKW nur noch als Ziel- und Quellverkehr
- e) Die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr verbessern
- f) Den öV und dessen Benutzung fördern.

Die inhaltlichen Festlegungen der Flankierenden Massnahmen in Artikel 4 sind eher vage, Konsequenzen für die Bahnhofstrasse lassen sich nur indirekt ableiten, weil die Bahnhofstrasse ja eine wichtige Zubringerachse zum Dorfzentrum ist. Ihre Ausgestaltung ist mitbestimmend für die Entwicklung des Dorfzentrums:

¹Als flankierend gelten alle Massnahmen, die darauf ausgerichtet sind, Immissionen wirksam zu reduzieren und die Siedlungsqualität zu verbessern

- a) durch wesentliche Reduktion der Verkehrsmenge in den Siedlungsgebieten;

4

- b) die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, die neue Strassenverbindung zwischen der Unterführung Wysshus und der Kreuzung mit der Gotthardstrasse im Bereich Schächtenbrücke (West-Ost-Verbindungsstrasse) zu nutzen und die angrenzenden Siedlungsgebiete zu umfahren;
- c) die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, auf den öV umzusteigen;
- d) die Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, das Velo zu benützen oder zu Fuss zu gehen;

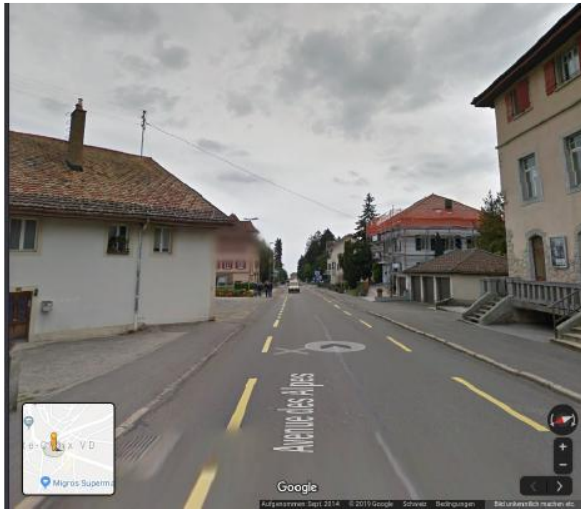
Mögliche Gestaltungselemente:

Schaffung von Platz-Situationen:

- an Kreuzungen
- bei öffentlichen Einrichtungen

Infrastrukturmassnahmen für die Verkehrsberuhigung:

- Kernfahrbahn mit einer oder zwei Velospuren



Beispiel St-Croix

- Querungshilfen
- Fussgängerstreifen, Trottoirüberfahrten



Gut gelöst: Baumgartenstrasse, Seedorferstrasse



Schlecht gelöst: Birkenstrasse, Attinghauserstrasse

- Variationen bei Farbe und Material des Strassenbelags



Bellinzona, Viale Stazione

Signalisierung:

- LKW-Fahrverbot
- Tempo -Begrenzung
- Wegleitsystem für FussgängerInnen

Begrünungselemente:

- Einzelne grosse Bäume
- Einzelne grosse Blumentöpfe



Beispiel Höxter (D)



Beispiel Pruntrut

- Hänge- oder Kletterpflanzen an Kandelabern



Beispiel aus dem Internet

- Bepflanzung von Baumscheiben



Beispiel aus dem Internet

Weitere Gestaltungselemente:

- Beleuchtung: zur Betonung der Platzsituation niedrigere Leuchten mit einer warmen Lichtfarbe (Laternen etc.) statt hohe Kandelaber



Retro....



oder Design

- Brunnen



Beispiele aus dem Internet

- Kunstwerke

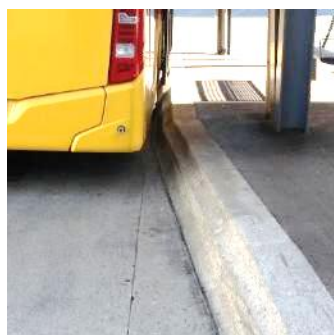


*Riesenblumentopf
(Gret Zellweger,
Garten-City, Zürich 2009)*



Bellinzona, Viale Stazione

- Behindertengerechte Bushaltestellen



Delémont: Haltestelle am Bahnhof

- Unterstände an den Bushaltestellen



Originelle Design-Modelle aus dem Internet

- Mehr und bequemere Sitzbänke



Holzbänke, Zug: Auch im Winter benutzt



Bellinzona, Viale Stazione



Seniorengerechte Bank mit Armlehnen als Aufstehhilfe



La Causeuse



Fest montierter Stuhl



«Tulpen»-Klappstuhl bleibt trocken und sauber

- Abfallbehälter
- Robidog-Behälter
- Öffentliche Toilette

Vorschläge zur Umgestaltung der Altdorfer Bahnhofstrasse

Ziel:

- Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr steigern und dessen Anteil erhöhen
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen
- Weg «optisch verkürzen» bzw. gefühlte Länge reduzieren
- Aufenthaltsqualität erhöhen

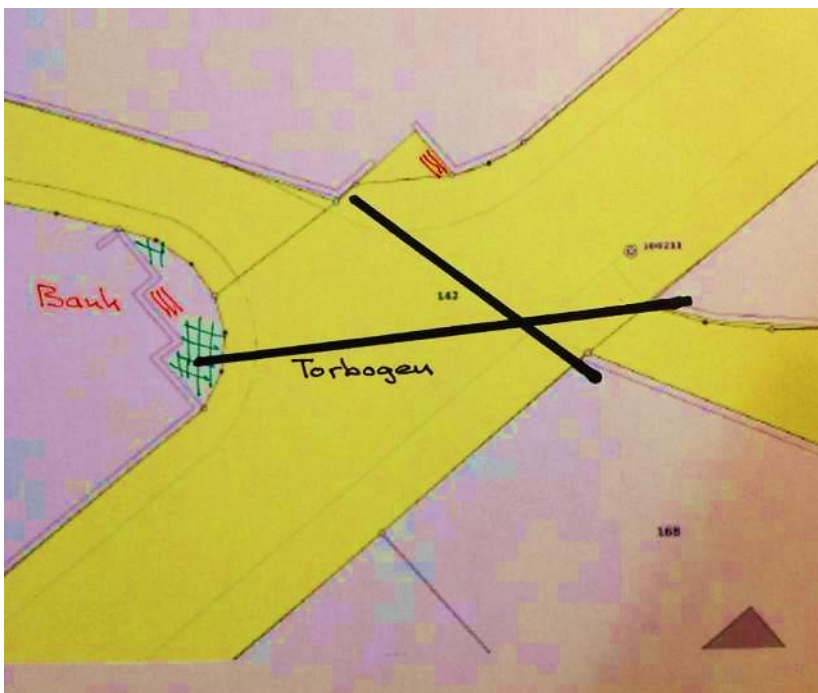
Vision:

Die Bahnhofstrasse wird zu eine lebendigen Verbindung zwischen dem alten Dorfkern und dem Bahnhof. Der Weg vom einen Ort zum andern ist nicht nur sicher und schnell, er ist auch selbst ein attraktiver Ort, der zur Benutzung und zum Aufenthalt einlädt. Wohnen und arbeiten an der Bahnhofstrasse sind angenehm.

Dazu soll die Bahnhofstrasse in Teilstücke unterteilt werden, die sich optisch voneinander abheben. Die Baumallee, welche der heutigen Bahnhofstrasse ihr Gepräge und Qualität gibt, soll als verbindende Kette erhalten bleiben.

Für eine Umgestaltung eignen sich insbesondere folgende Stellen:

a) die Kreuzung mit Gitschenstrasse / Langmattgasse



- Dieser Ort weist auf der Nordseite zwei Nischen auf, die zu einem Aufenthaltsort umgestaltet werden könnten (Sitzbank, Brunnen, Blumen...).
- Zudem könnte die Achse Gitschenstrasse – Langmattgasse mit einem Torbogen über der Bahnhofstrasse verbunden werden, der den Eingang ins Dorf markiert.
- Die Bushaltestellen Langmattgasse könnte gestalterisch auf eine solche Konstruktion bezogen werden (Unterstand).
- Denkbar wäre auch ein Gebäude als Tor über die Fahrbahn.

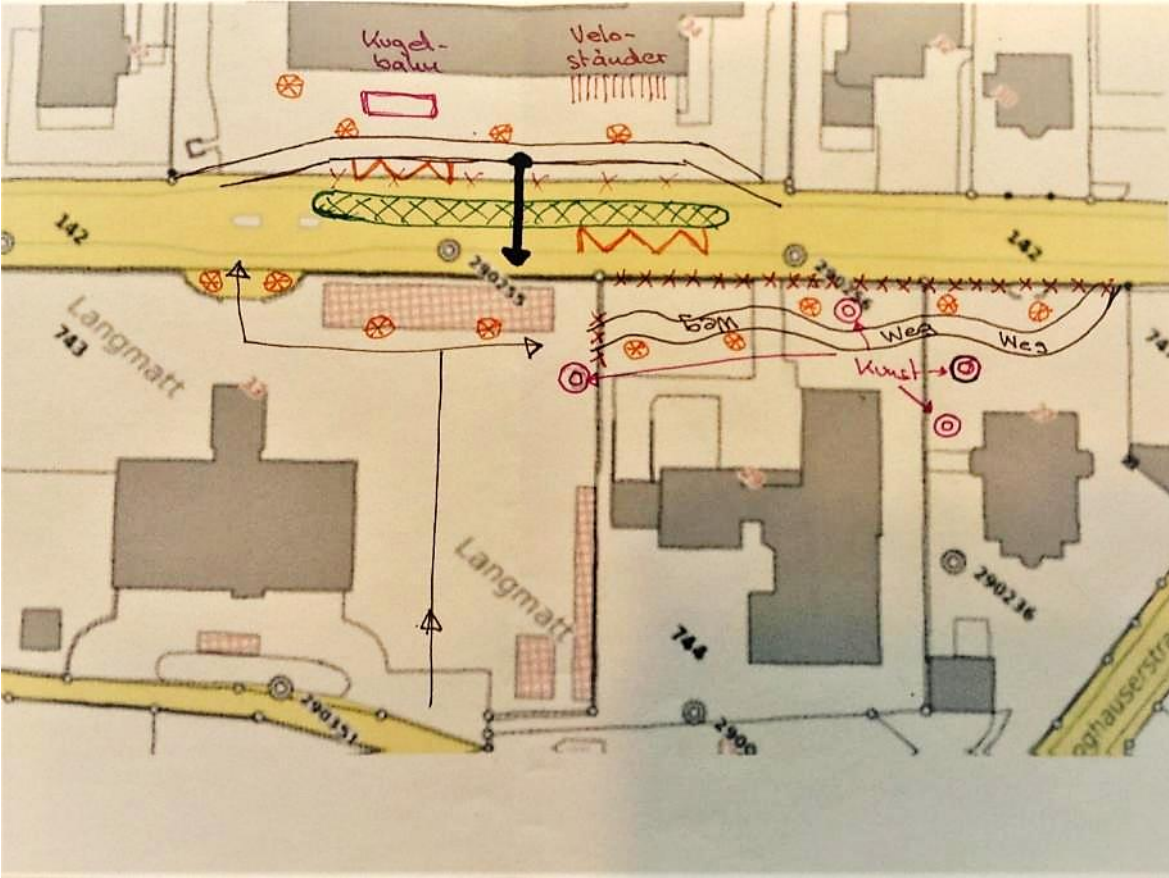


Platz für Sitzbänke: zwei Nischen am Eingang der Langmattgasse

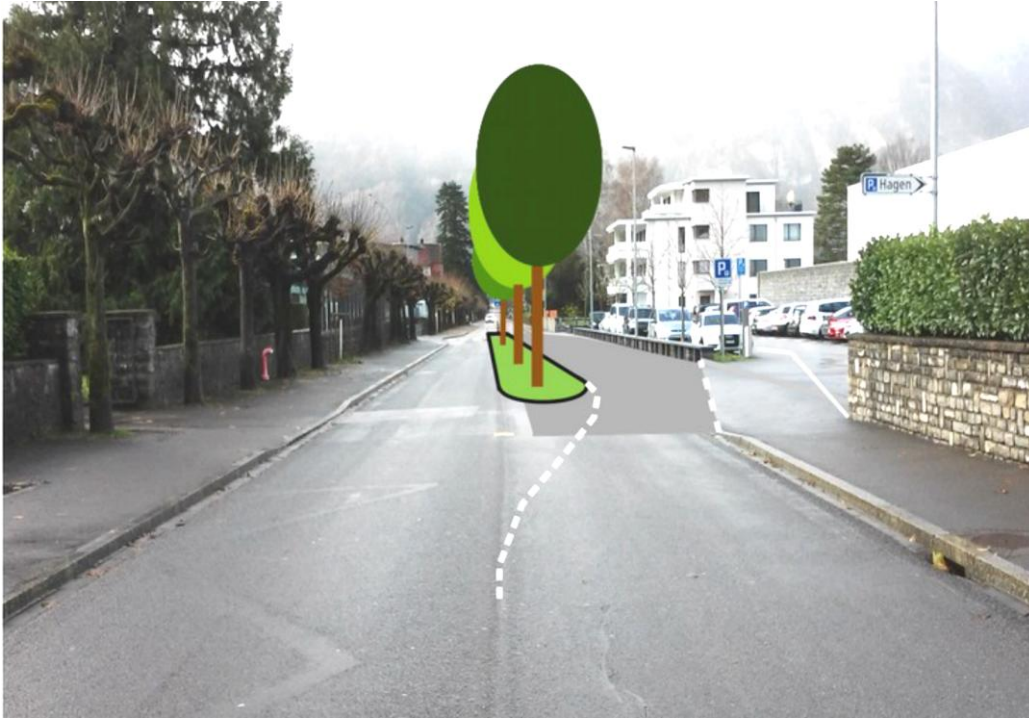


Blick von der Langmattgasse bzw. der Gitschenstrasse auf die Bahnhofstrasse

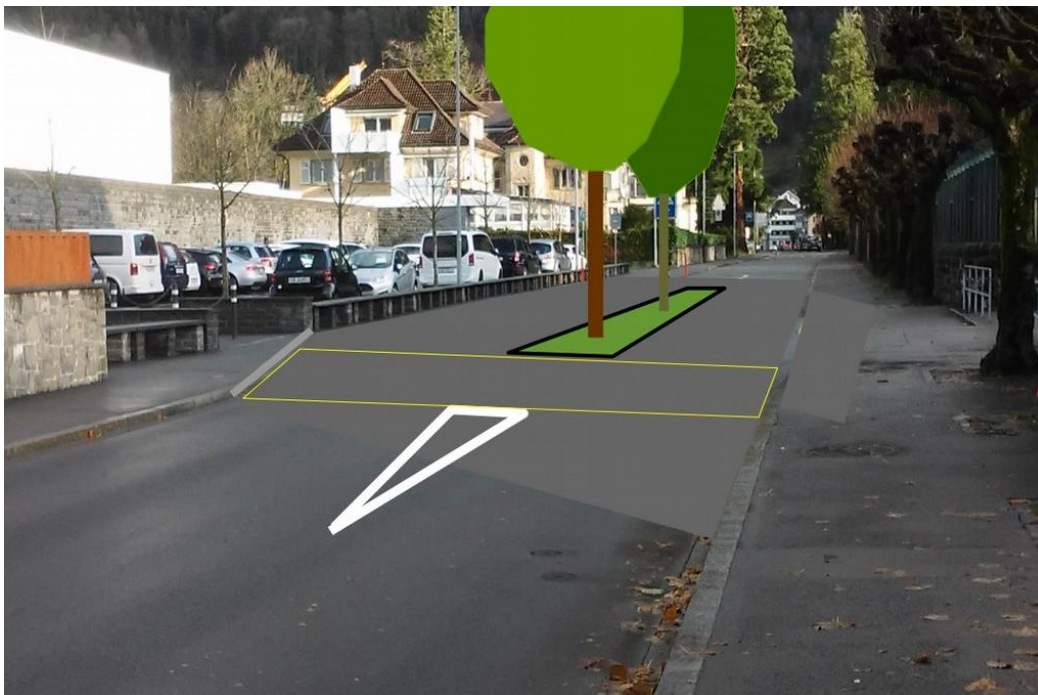
b) die Passage zwischen den Schulhausanlagen Hagen und Marianisten



- Hier ist der einzige Ort entlang der Bahnhofstrasse, wo die Häuser in einem grösseren Abstand zur Strasse stehen. Das ermöglicht, eine Platzsituation zu schaffen, welche die beiden Schulhausareale miteinander verbindet.
- Die Fahrspur Richtung Bahnhof könnte Richtung Turnhalle verschwenkt werden, so dass in der Strassenmitte z.B. eine grössere, markante Plastik oder grosse Bäume den Dorfeingang markieren könnten. Dankbar wäre auch ein Multifunktionsstreifen.



Wenn die zu Fuss Gehenden den Schulhaus- Parkplatz als Trottoir nutzen können, entsteht in der Strassenmitte Platz für ein Grünstreifen, ev. auch mit Bäumen



Der Fussgängerstreifen wird Richtung Bahnhof verschoben. Der Durchgang zum Parkplatz für zu Fuss Gehende kann durch Entfernen der Ketten erleichtert werden.



Beispiel Sempach: Verengung der Fahrbahn am Eingang der T-30-Zone

- Durch Einfärbung oder einen andern Fahrbahnbelag könnte der Platzcharakter hervorgehoben werden.
- Der Parkplatz vor der Hagen-Turnhalle könnte mit einem Spielzeug (z.B. grosse Kugelbahn, siehe unten) oder mit einem Mini-Kleintierzoo (Kaninchen, Ziegen, Hühner etc.), der Anschauungsobjekt und Teil eines Schulprojekts sein könnte, belebt werden.



Vorplatz der Hagen-Turnhalle – heute vor allem Parkplatz



Die Alternative: Riesenkugelbahnen von Stefan Grünenfelder, Breno: eine absolute Attraktion für Kinder



Ein Kleintier-Mini-Zoo: Hier bleiben alle Kinder stehen.

- Verbindung der Grundstücke des Schulhauses Marianisten, der reformierten Kirche und der Musikschule (heute halböffentlich) mit einem kleinen durchgehenden Skulpturen-Weg, an dem auch wechselnde Freilichtausstellungen stattfinden könnten. Die Beseitigung der Mauern zur Bahnhofstrasse ist leider nur bei zwei der drei Grundstücke möglich. Die Mauer beim Schulhaus ist geschützt; denkbar wäre aber vielleicht eine Verschiebung der Mauer an den Fahrbahnrand.
- Durch niedrige Leuchten im ganzen Bereich der Zone für öffentliche Werke könnte der Platzcharakter auch in der Nacht markiert werden.



Pärke öffnen, Mauern beseitigen: Hier wäre ein attraktiver Spazierweg möglich



...durch einen kleinen Skulpturenpark: vier Kunstwerke sind schon vorhanden.

- Ein künstlich gestalteter Busunterstand auf beiden Strassenseiten würde die Besonderheit des Ortes betonen. Es könnte auch ein WC integriert sein.



Bushaltestelle: Warten im Regen trotz Dach im Hintergrund



Warum nicht so oder ähnlich?

c) die Kreuzung mit Seedorferstrasse / Attinghauserstrasse



- Verengung der Einmündung der Attinghauserstrasse: So entsteht Platz für eine Begrüung eines Teils der Trottoirfläche. (Die heutigen Baumriesen in den angrenzenden Grundstücken werden irgendwann das Ende ihres Lebens erreicht haben und ein grosse Lücke hinterlassen, wenn sie gefällt werden müssen).



Einmündung Attinghauserstrasse: Mögliche Neugestaltung mit Grünelement

- Trottoirüberfahrt auch für die Attinghauserstrasse, die ja schon mit T40 signalisiert ist.



Einmündung der Attinghauserstrasse...



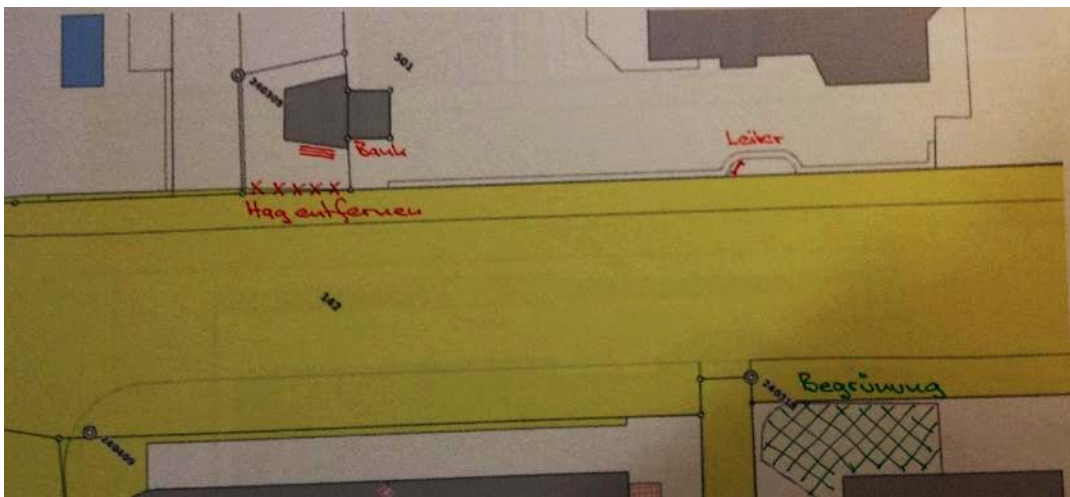
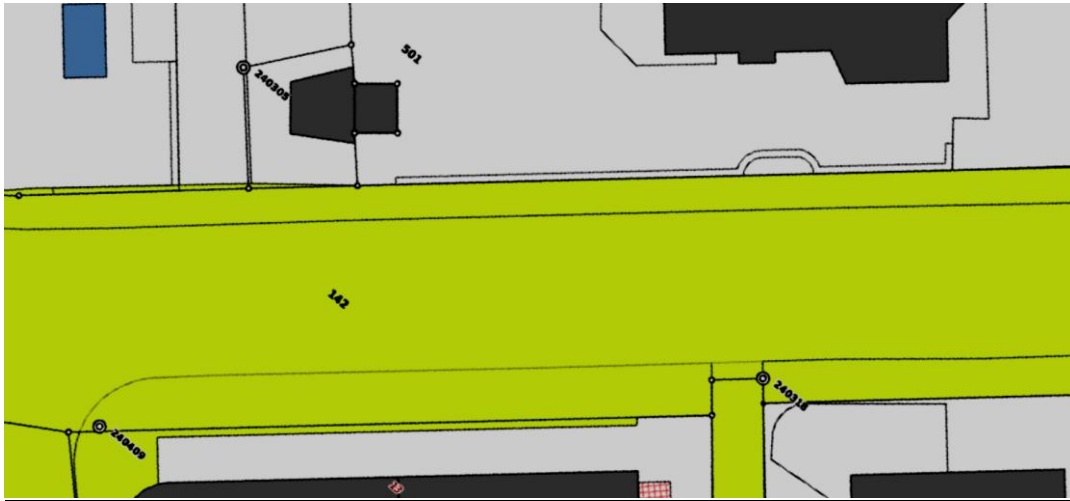
und der Seedorferstrasse

- Sitzbank oder Einzelstuhl zwischen Seedorferstrasse und Winterberggasse



Auch hier hätte eine Sitzgelegenheit Platz.

d) Vor Kantonsbibliothek / Staatsarchiv / Swisscom:



- Öffnung des kleinen Areals der Kapelle, Entfernung der Hecke gegen die Strasse. Areal gehört der Katholischen Kirchgemeinde Altdorf.
- Sitzbank oder Mauerleiter in der kleinen Nische vor dem Block Bahnhofstrasse 12, wo früher eine grosse Blutbuche stand. Areal in Privateigentum (Stockwerkeigentum).



Ohne Hag und Hecke ein kleiner Platz



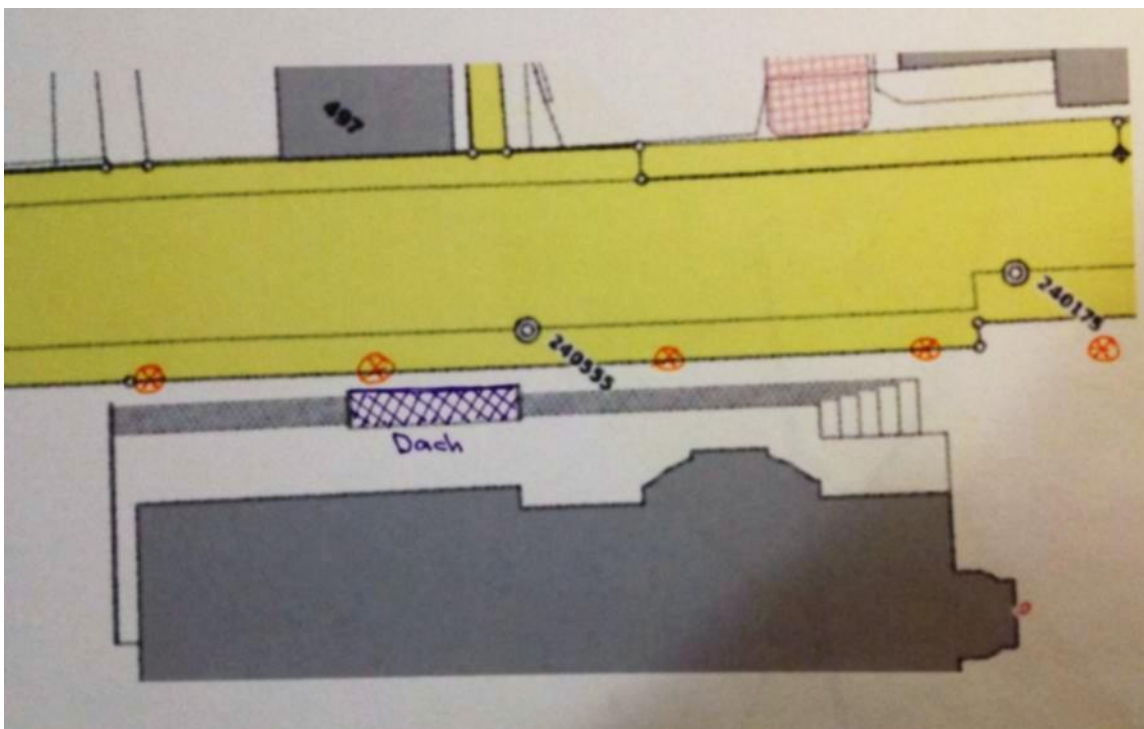
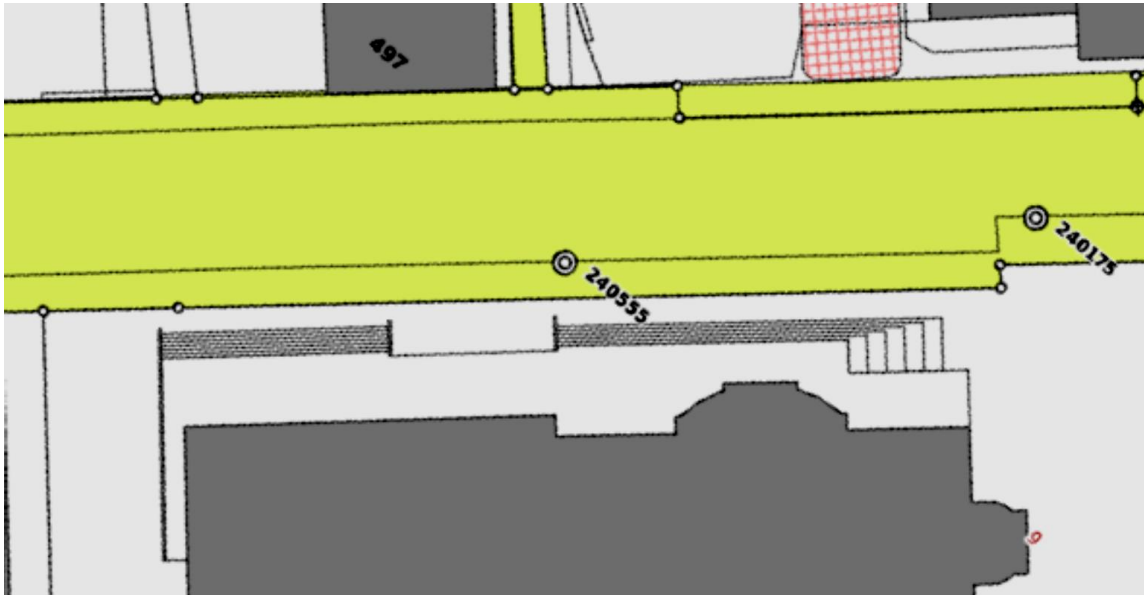
Kinder klettern und gehen gerne auf Mauern

- Begrünung des Schotterfeldes vor der Swisscom (im Hintergrund Wandbild «Freileitungsmonteur» von Franz Fedier). Areal in Privateigentum. Alternativ wäre ein Brunnen möglich.



Diese Steinwüste ist nicht attraktiv und soll deshalb bepflanzt werden.

e) Vor der Post:



- Veloständer-Nische überdachen und mit Veloständer versehen. Areal im Eigentum der Post Immobilien AG.
- Beleuchtung: Laternen statt hohe Kandelaber
- Fahrbahn einfärben oder Asphalt durch einen andern Belag ersetzen.



Überdachung des Veloständers: Kleiner Aufwand, grosser Nutzen

f) Aufteilung des Strassenraums

- Der Strassenraum ist auf der ganzen Länge durch Schaffung einer Kernfahrbahn mit Velospuren (mindestens Richtung Dorf) neu aufzuteilen. Damit wird die nötige Attraktivitätssteigerung und verbesserte Sicherheit für den Veloverkehr erreicht.



Altdorf...



und zum Beispiel Langenthal

g) Weiter Elemente

- Robidog-Behälter: auf jeder Strassenseite mindestens je 1 Behälter würde die Bahnhofstrasse auch zu einer «Hündeler-Route» machen.
- Abfallbehälter: Abfallbehälter vor allem im äusseren Bereich (zwischen Tellsgasse und Bibliothek hat es bereits) sind umso nötiger, als man in den Zügen immer weniger Gelegenheit hat, seinen Abfall zu deponieren.

Literatur:

https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads//2019/05/Schwachstellenanaylse_Massnahmenplanung_Fussverkehr_2019.pdf

www.provelo.ch

www.velojournal.ch

www.espacesuisse.ch (früher VLP-ASPAN)

www.f-s-u.ch (Fachverband Schweizer Raumplaner)

Für Mensch
und Umwelt



VCS Sektion Uri
Hellgasse 23
6460 Altdorf
041 – 871 10 16
vcs-uri@gmx.ch

Autoren: Alf Arnold / Kurt Döbelin
Altdorf, 01.2020