



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

17. März 2009

Nr. 2009-198 R-720-10 Interpellation Hansheiri Ziegler, Silenen, zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs; Antwort des Regierungsrats

Am 12. November 2008 reichte Landrat Hansheiri Ziegler, Silenen, eine Interpellation zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs ein. Darin werden dem Regierungsrat fünf Fragen gestellt, die nachstehend beantwortet werden.

Frage 1: Wie sieht die Regierung die Machbarkeit eines Busterminals am Zentralbahnhof in Altdorf?

Der Regierungsrat beurteilt einen Busterminal beim Kantonalbahnhof Altdorf als machbar, auch wenn zurzeit noch verschiedene Fragen offen sind.

Die Urner Regierung hat sich im Rahmen der "Raumentwicklung Unteres Reusstal" (REUR) für einen Kantonalbahnhof Altdorf ausgesprochen. Die Neukonzeption des Bahnhofs Altdorf zu einer effizienten intermodalen Verkehrsdrehscheibe (Bahn, Bus, motorisierter Individualverkehr [MIV] und Langsamverkehr) beinhaltet direkte Anschlüsse von und zum Busnetz (Feinverteiler) in Form von durchgehenden integralen Transportketten. Dazu notwendig ist ein neu zu schaffender Busterminal mit abgestimmten Umsteigeinfrastrukturen sowie entsprechenden Sicherheitsmassnahmen.

Grundsätzlich sind im Umfeld des Bahnhofs Altdorf genügend Flächen für die Organisation einer Verkehrsdrehscheibe sowie für einen Entwicklungsschwerpunkt mit bahnorientierten Nutzungen vorhanden; zurzeit sind die Vorarbeiten zur Planung eines Busterminals beim Kantonalbahnhof Altdorf im Gang.

Frage 2: Wie stellt sich die Regierung zu einem Versuch einer Schnellbusverbindung ins obere Reusstal?

Mit Einführung eines Schnellbusses ab dem Oberland hat der Regierungsrat bereits einen ersten Schritt in diese Richtung getan. Das Schnellbusangebot am Morgen ist vor allem ausgerichtet auf Schüler, Berufsschüler und Arbeitnehmer im Raum Altdorf mit Anschlussmöglichkeiten (Weiterfahrt) in alle Richtungen. Das Angebot hat sich in dieser Fahrtrichtung bewährt und im öffentlichen Verkehr einen wichtigen Platz eingenommen.

Für die Lastrichtung ab Altdorf sind aufgrund der unterschiedlichen Schlusszeiten (Schülerinnen und Schüler, Pendlerinnen und Pendler) keine abgestimmten Rückfahrtszeiten möglich, um eine - alle oder möglichst viele Interessen abdeckende und wirtschaftlich vertretbare - Schnellbusverbindung einzurichten. Die erhobenen Fahrgastzahlen weisen darauf hin, dass die Verhältnismässigkeit eines solchen Kurses aktuell nicht gegeben ist.

Mit der Entwicklung des neuen Tourismusresorts Andermatt sind jedoch neue und attraktive Kundenpotenziale zu erwarten. In den künftigen Fahrplankonzepten soll diesen Veränderungen Rechnung getragen werden.

Unabhängig davon wird für die kommende Fahrplanperiode 2010 bis 2011 die Führung einer Schnellbusleistung Richtung Oberland, die zusätzlich zum bereits bestehenden Angebot eingerichtet würde, geprüft. Eine Voraussetzung dazu ist die Mitfinanzierung der bedienten Gemeinden. Diese werden mit Auflage des neuen Fahrplanentwurfs im Rahmen des üblichen Fahrplanverfahrens zur Stellungnahme eingeladen und können diesbezüglich ihre Vorstellungen und konkreten Anliegen direkt einbringen.

Frage 3: Wie sieht die Regierung die Machbarkeit von WC-Anlagen bei den zentralen Haltestellen in den Dörfern?

An sich sind WC-Anlagen bei den zentralen Haltestellen in den Dörfern machbar, aber teuer. Die Frage nach der Verhältnismässigkeit würde sich stellen. Abgesehen davon wäre nicht der Kanton, sondern wären die Gemeinden dafür zuständig.

In den vom Busverkehr bedienten Dörfern sind für die Erstellung und den Unterhalt der Haltestelleninfrastrukturen im öffentlichen Verkehr grundsätzlich die Gemeindebehörden zuständig. Der Ausbaustandard einer Haltestelle ist nicht vorgeschrieben und richtet sich nach der konzeptionellen Ausrichtung der einzelnen Gemeinde. Auf den Übergangsknoten Bahn-Bus können die Gemeinden aus vorhandenen Bahninfrastrukturen Nutzen ziehen. Die Schweizerischen Bundesbahnen stellen diese nach wie vor der Öffentlichkeit zur Verfügung und tragen dementsprechend die Kosten; die Gemeinden leisten dazu grundsätzlich keine Beiträge.

Für die Einrichtung einer Haltestelleninfrastruktur z. B. gemäss "Standard Schattdorf Drogerie" sind 30'000 Franken sowie jährliche Unterhaltskosten von 20'000 Franken aufzuwenden, wobei hierbei vor allem Kosten durch Beschädigungen zu berücksichtigen sind.

Frage 4: Wie stellt sich die Regierung zum Problem Bushaltestellen auf der Fahrbahn der Hauptstrassen?

Gemäss dem Strassenverkehrskonzept (Strategie Strasse) der Baudirektion Uri sind im Allgemeinen innerhalb von Ortschaften Fahrbahnhalte und ausserorts Busbuchten vorgesehen. Diese konzeptionelle Ausrichtung dient der Sicherheit der beteiligten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, der Einhaltung des Fahrplans und der Beschleunigung der Transportketten. Der Regierungsrat strebt dabei in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden entsprechende Haltestelleninfrastrukturen an. In jedem Fall gelten dabei die gesetzlichen Vorgaben des Strassenverkehrs, welche einzuhalten sind.

Für die Haltestelleninfrastruktur ist die Standortgemeinde zuständig (vgl. Antwort zu Frage 3). Damit verbunden sind auch die entsprechenden Kosten. Eine gut ausgebaute Busbucht mit notwendigen Infrastrukturmassnahmen verursacht Kosten von bis zu 300'000 Franken.

Ziel ist es, in jedem Fall für den vorgesehen Strassenraum die verkehrstechnisch sicherste und beste Lösung zur Verfügung zu stellen. Basierend darauf sieht der Regierungsrat keine Veranlassung, seine bisherige Praxis betreffend die Bushaltestellen grundsätzlich zu überdenken.

Frage 5: Wie sieht die Regierung die Machbarkeit von direkten Busverbindungen in unsere Seitentäler, speziell während der Gültigkeit des Sommerfahrplans?

Solche Verbindungen sind zwar machbar, aber mit verschiedenen Nachteilen verbunden. Zudem müsste im Einzelfall die Verhältnismässigkeit geprüft werden. Der Regierungsrat steht daher direkten Busverbindungen in die Seitentäler mit einer gewissen Skepsis gegenüber.

Der öffentliche Regionalverkehr ist ein Gesamtsystem in Form von durchgehenden Transportketten. In Richtung der Seitentäler sind wichtige Knoten und weitere Anschlüsse sicherzustellen und können nicht ausgeblendet werden. Die gesetzlichen Vorgaben verlangen solche regionale Erschliessungsfunktionen und sind auch seitens des Bundes als Mitbesteller wahrzunehmen. Diesbezüglich besteht weder aufgrund der Kundenreaktionen noch seitens der Transportunternehmungen ein grundsätzlicher Handlungsbedarf.

Ausnahmen bilden angemeldete Gruppen, Extrafahrten oder Zusatzkurse, welche bei Bedarf eingesetzt werden können. Diese Fahrten werden bei entsprechender Nachfrage ausgelöst und haben keine negativen Auswirkungen auf die Transportketten oder regionalen Anschlüsse.

Eine Sonderlösung, welche auf einer entsprechenden Nachfrage basiert und auch das nur an bestimmten Tagen, besteht auf der Strecke Erstfeld-Amsteg-Bristen mit einem direkten Postautokurs (Sommerhochsaison).

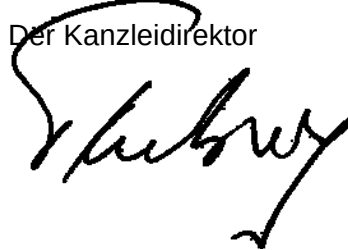
Ist der Markt vorhanden bzw. die Nachfrage belegt, ist der Regierungsrat bereit, weitere Kurse punktuell zu prüfen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Text der Interpellation); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Schubert', is written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.