



# Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland

## **Auswertung der Vernehmlassung**

Altdorf, 17. Mai 2018

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Kanton Uri, Regierungsrat  
6460 Altdorf

### **Bearbeitung**

S-ce consulting AG  
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

### Dokument

X:\Projekte\AFT\_UR\_1601\_rGVK\_UT+N\57\_Auswertg\_Vernmglg\_UU\ber\_Vernehmlassung\_rGVK\_UU(g)(RR).docx  
(Druckausgabe als pdf)

Version: g / Datum: 17.05.18 / Status: gültig (RR)

## Inhaltsverzeichnis

|          |   |          |
|----------|---|----------|
| <b>1</b> | <b>Ausgangslage .....</b>                             | <b>4</b> |
| <b>2</b> | <b>Übersicht zu den Stellungnahmen.....</b>           | <b>4</b> |
| <b>3</b> | <b>Generelle Beurteilung der Stellungnahmen .....</b> | <b>5</b> |
| <b>4</b> | <b>Würdigung der Eingaben zu den Kernthemen.....</b>  | <b>5</b> |
| 4.1      | Siedlung .....  | 5        |
| 4.2      | Öffentlicher Verkehr .....                            | 6        |
| 4.3      | Motorisierter Individualverkehr .....                 | 7        |
| 4.4      | Veloverkehr .....                                     | 7        |
| 4.5      | Fussverkehr.....                                      | 8        |
| 4.6      | Allgemeines und Verfahren .....                       | 8        |
| <b>5</b> | <b>Anpassungen im Synthesebericht .....</b>           | <b>9</b> |

## 1 Ausgangslage

Am 29. August 2017 hat der Regierungsrat den Synthesebericht des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Urner Unterland (rGVK UU) in erster Lesung verabschiedet und in die Vernehmlassung bei den betroffenen Bundesstellen, kantonalen Ämtern, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Parteien und weiteren Organisationen gegeben. Die Frist für die Vernehmlassung wurde auf Ende Oktober 2017 festgelegt.

## 2 Übersicht zu den Stellungnahmen

Die Vernehmlassung wurde für die rGVK Mitte und Unterland gleichzeitig durchgeführt. Die Vernehmlasser haben sich in den gleichen Stellungnahmen zu beiden rGVK nur zu dem sie betreffenden geäußert. Im vorliegenden Bericht sind nur die Stellungnahmen zum rGVK Unterland erfasst.

Es sind insgesamt 36 Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung zu den rGVK UU und Mitte eingegangen. Folgende 33 Organisationen beteiligten sich an der Vernehmlassung zum rGVK UU:

Bundesämter:

- Bundesamt für Verkehr (BAV)

Kantonsbehörden:

- Amt für Raumentwicklung (ARE)
- Amt für Umweltschutz (AfU)
- Bildungs- und Kulturdirektion (BKD)
- Sicherheitsdirektion (SD)

Gemeinden

- Gemeinde Altdorf
- Gemeinde Attinghausen
- Gemeinde Bauen
- Gemeinde Bürglen
- Gemeinde Erstfeld
- Gemeinde Flüelen
- Gemeinde Isenthal
- Gemeinde Schattdorf
- Gemeinde Seedorf
- Gemeinde Seelisberg
- Gemeinde Sisikon
- Gemeinde Spiringen
- Gemeinde Unterschächen

Öffentlich-rechtliche Organisationen

- SBB
- Auto AG Uri (AAGU)
- Post Auto Schweiz

Parteien

- CVP
- FDP
- SP
- SVP

#### Verkehrsverbände

- TCS
- VCS

#### Andere

- Korporation Uri
- Luftseilbahn Schattdorf-Haldi
- ProCap - Fachstelle Hindernisfreies Bauen
- Uri Tourismus AG
- Urner Umweltrat
- Zentrale Organisation für Abfallbewirtschaftung Kanton Uri (ZAKU)

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA), die Finanzdirektion und die vier Gemeinden des Bereichs Ursern haben auf eine Stellungnahme verzichtet.

### 3 Generelle Beurteilung der Stellungnahmen

Die z.T. ausführlichen Stellungnahmen belegen das grosse Interesse der Vernehmlasser am rGVK. Insgesamt wurden 189 Einzeleingaben erfasst.

Von den 33 Vernehmlassern haben 9 auf eine Gesamtwürdigung verzichtet. Von den übrigen 24 haben 17 eine grundsätzlich oder mehrheitlich positive Würdigung abgegeben; 7 Vernehmlasser haben sich in der Grundhaltung kritisch gegenüber dem rGVK geäussert: der VCS und der Umweltrat bemängeln, dass die von ihnen angestrebte Priorisierung von Langsamverkehr und ÖV mit dem vorliegenden Konzept nicht umgesetzt wird, die Zielsetzung sei zu wenig ehrgeizig und kein konkreter Zeitplan sowie keine gesicherte Finanzierung für die Massnahmen im Langsamverkehr vorhanden. Die CVP äussert sich skeptisch gegenüber den Wachstumszahlen und gegenüber der Gebietsaufteilung zwischen den Bereichen Unterland und Mitte. Die SVP steht dem rGVK eher skeptisch gegenüber, weil dem MIV zu wenig Gewicht beigemessen werde. Weiter haben sich drei Gemeinden kritisch geäussert: Spiringen und Unterschächen bemängeln, dass sie nur am Rande von den Massnahmen des rGVK profitieren; Bauen vermisst konkrete Massnahmen für die eigene Gemeinde.

### 4 Würdigung der Eingaben zu den Kernthemen

Die Eingaben werden nachstehend nach den einzelnen Sachbereichen gewürdigt. Diese umfassen die Siedlung, die vier Verkehrsarten (MIV, ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr) sowie allgemeine bzw. übergreifende Themen (Allgemeines und Verfahren). Die in Klammern angegebenen Ordnungsnummern (z.B. 34.12) beziehen sich auf die Erfassungsnummer der Eingabe gemäss der internen Auswertung des Amtes für Tiefbau.

#### 4.1 Siedlung

Anzahl Eingaben: 2

Die Gemeinde Bürglen bezweifelt, dass die Zunahme der Bevölkerung im dargestellten Ausmass eintreten wird, wünscht aber, dass für Bürglen ggf. die gleiche Entwicklung angenommen wird (34.12). In der zweiten Eingabe wird nachgefragt, wieso Erstfeld und Andermatt als Regionalzentrum bezeichnet werden (13.22).

Beide Aussagen im rGVK geben Inhalte des Richtplans 2016 wieder. Sie entsprechen den Prognosen und dem Raumkonzept des Kantons Uri und sind im Richtplan begründet. Die Eingaben führen demzufolge nicht zu Anpassungen im rGVK.

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

Anzahl Eingaben: 68

Zum öffentlichen Verkehr wurden am meisten Eingaben formuliert. Entsprechend gross ist die Anzahl der Aussagen die zur Kenntnis genommen werden (25). Sie betreffen Zustimmung zu einzelnen Punkten (4), Anmerkungen zu Einzelformulierungen (9), Wünsche zu Einbezug von Schülertransporten (2) und die Beibehaltung des Postauto-Angebots (2). Weiter werden Fahrbahnhofstellen als störend oder unnötig beurteilt (3). Schliesslich wird eine ehrgeizige Zielsetzung für Modal Split Veränderungen vermisst (1), ein anderer Einbezug der Gemeinde Bauen gefordert (2) und der Status quo für den Bahnhof Flüelen und den Takt nach Gruonbach gefordert (2).

Die nachfolgenden 8 Eingaben werden nicht berücksichtigt, mit Begründung:

- Angebotsgrundsätze auf Bahn ausdehnen (8.11); differenzierte Erläuterung gemäss rGVK ist richtig;
- die Ortsgrösse Typ 3 soll angepasst werden (16.14); aktuelle Definition passt besser für den Gesamtkanton.
- touristische Angebote sind einzubeziehen (16.11); separate Planung durch Tourismusorganisation und Verkehrsunternehmen;
- Postauto bei Haltestelle Spital einbeziehen (16.16); erfolgt in der Detailplanung.
- 2 neue S-Bahn-Haltestellen (25.18); betrieblich nicht möglich, da sonst Güterverkehrsstrassen beansprucht werden und kein genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis;
- Gelenkbusse werden evtl. notwendig (27.12); Platzverhältnisse sind in den Ortszentren nicht gegeben;
- Grundsätzlich auf Fahrbahnhofstellen verzichten (30.14); Beurteilung im Einzelfall ist notwendig;
- 15' Takt zwischen Flüelen und Schattdorf (31.12); 2 direkte und 2 Verbindungen mit Umsteigen aus Kostengründen zweckmässiger;

Anderweitig geklärt bzw. berücksichtigt werden 18 Eingaben. Diese betreffen die Fahrplan- oder Umsteigezeiten (8.16, 16.23), das Angebot (9.11, 13.24, 18.11), die Anordnung von Haltestellen inkl. Verkehrssicherheit (23.14, 24.12, 29.16), die Forderung nach einem Fahrgastleitsystem (13.18), die Planung von Standorten/Haltestellen für Fernbusse (20.17, 27.15), technische Details (27.16, 27.17), die Prioritäten (13.12), die Prüfung eines Ortsbusses Haldi (29.15), Angaben zur Bahnumfahrung Flüelen (31.17) und zu allfälligen Mehrkosten für die Gemeinden (31.14) und der Wunsch, alle Akteure bei der Vertiefung des Buskonzepts einzubeziehen (18.14).

Direkt im rGVK berücksichtigt werden 16 Eingaben, davon werden acht im Text berücksichtigt und vier bei den Massnahmen. Fünf Eingaben beziehen sich auf das Angebot, insbesondere die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete in Schattdorf und die Anbindung des Dorfgebiets Schattdorf an den Kantonsbahnhof. Die entsprechenden Anliegen werden durch die Fachspezialisten untersucht; die Erkenntnisse und Verbesserungen des Buskonzepts werden im rGVK Bericht dargestellt und bei der Umsetzung des Konzepts konkretisiert.

### 4.3 Motorisierter Individualverkehr

Anzahl Eingaben: 41

Die 16 zur Kenntnis genommenen Eingaben betreffen Aussagen zum Erhalt des Ausbaustandards (2), zur Klassierung der Passstrassen (2), zu Einzelanliegen (3), zur Umgestaltung von Strassen ohne Verkehrshindernisse (4), zur Bedeutung oder Prioritäten von Massnahmen (4) und zur Forderung, in Zentren und rund um publikumsintensive Einrichtungen genügend Parkraum zur Verfügung zu stellen (1).

Nicht berücksichtigt werden die folgenden Eingaben:

- Verkehrsbelastung Urnertor mit Umwegfahrten darstellen (2.15); es handelt sich um eine Detailfrage;
- Eine Strategie «Sicherstellen Entsorgungsverkehr» formulieren (4.11), es handelt sich um einen Teil des Schwerverkehrs;
- Zusätzliche Messstellen Verkehr im zukünftigen Zustand abbilden (16.13); es sollen nur die massgebenden Werte im rGVK gezeigt werden, um den Bericht nicht zu überladen;
- Aufhebung des Parkplatzes Winkel (25.20), des nördlichen Ausgangs des Parkings Schützenmatte (25.21) und alternierender Einbahnverkehr Schmiedgasse (25.23); diese Änderungen hätten zu viele negative Auswirkungen zur Folge;
- Schaffung eines neuen Parkings Lussermatte (25.22), an diesem Ort besteht kein Bedarf für zusätzlichen Parkraum;
- Knoten Kastelen als Massnahme aufführen (29.21); das Projekt ist bereits umgesetzt und wurde nicht aus dem rGVK abgeleitet.

Anderweitig geklärt bzw. berücksichtigt werden neun Anliegen, welche die Koordination von Projekten betreffen (13.11, 30.15), zusätzliche Anforderungen an Projekte formulieren (4.13, 13.16, 30.11, 30.13), den Ausbau der Bahnunterführung Seedorferstrasse (16.19), das Ausmass der Abtretung der Gotthardstrasse an die Gemeinde Schattdorf (23.12) sowie die Hochwasserproblematik der Strasse nach Seelisberg (9.12).

Insgesamt werden acht Eingaben bei der Bereinigung des rGVK berücksichtigt, mehrheitlich durch Ergänzungen im Text sowie durch den Eintrag einer zusätzlichen Massnahme (12.13).

### 4.4 Veloverkehr

Anzahl Eingaben: 48

Es werden 11 Eingaben zur Kenntnis genommen. Diese bilden das breite Spektrum der Meinungen von zu hohem Stellenwert des Veloverkehrs oder der Notwendigkeit Augenmass zu wahren (4) bis zu zusätzlichen Forderungen und höherer Priorität (3) und der Unterstützung der Vorschläge (3) sowie von neuen Vorschlägen (1).

Nicht berücksichtigt werden 20 Eingaben gemäss folgender Zusammenstellung;

- Grundlagen überarbeiten (11.14) und andere Kriterien verwenden (2.21); die Erarbeitung ist fachgerecht erfolgt;
- Kantonale und kommunale Velorouten nicht unterscheiden (2.19, 11.13, 25.15); Unterscheidung ist wegen der Zuständigkeiten notwendig;
- Andere Prioritäten (25.16, 35.11) und nur Massnahmen aufnehmen, die innert 10 Jahren realisiert werden (11.15, 25.17); Prioritäten berücksichtigen die Zusammenhänge mit anderen Massnahmen; langfristige Optionen müssen vorsorglich eingetragen werden;
- Kein Handlungsbedarf (16.21); aus Sicht Kanton besteht dieser;
- Keine neuen Teilstücke (6.13); Herleitung erfolgt aus den Bedürfnissen;
- Ein fixer Anteil des Strassenbudgets (11.18) für LV bzw. LV-Fonds mit 2 Mio. Fr./Jahr (25.13) vorsehen; es ist zweckmässiger für den LV jeweils eine spezifische Budgetposition vorzusehen;
- Die Forderung nach der Schaffung einer LV Fachstelle (11.17, 25.14); die Aufgaben gemäss StrG werden vom AfT wahrgenommen;

- Zusätzliche Massnahmen (2.20, 13.14, 16.22, 25.27, 30.16); mit dem Veloverkehrskonzept wurden die wichtigen, kantonalen Massnahmen hergeleitet; eine gewisse Bündelung der Wunschlinien ist aus Kostengründen notwendig.

Anderweitig zu klären bzw. zu berücksichtigen sind neun Eingaben. Diese betreffen Aussagen zu Bikerverbindungen (7.17, 9.13), zu den Prioritäten (16.20, 20.14), die Abstimmung mit Wanderwegen (12.14), die Art und Realisierbarkeit einzelner Massnahmen (13.15, 25.26, 34.14) sowie den Bedarf nach Veloabstellplätzen im Zentrum Altdorf (20.19).

Schliesslich werden 8 Eingaben direkt im rGVK berücksichtigt, einerseits durch Textpräzisierungen (6), andererseits durch die Präzisierung von Massnahmen (2).

#### **4.5 Fussverkehr**

Anzahl Eingaben: 6

Zwei Eingaben werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen den Wunsch nach einer höheren Priorität für den Bahnhofvorplatz Erstfeld (8.15) und die Beleuchtung von Fussgängerstreifen (20.15).

Drei Eingaben werden anderweitig geklärt: die Erstellung einer Überführung im Bahnhof Erstfeld (13.17), die Optimierung von Wanderwegen mit der Realisierung von Radwegen (12.15) und die Beleuchtung von Schulwegen (30.17).

Der Vorschlag für die Ergänzung der Ziele im Fussverkehr wird bei der Bereinigung des Berichts geprüft.

#### **4.6 Allgemeines und Verfahren**

Anzahl Eingaben: 24

Insgesamt werden 11 Eingaben zur Kenntnis genommen. Zehn betreffen grundsätzliche Zustimmung, Hervorheben einzelner Aspekte oder Hinweise auf zusätzliche oder stärkere Formulierungen. Die Forderung, ein Partizipationsverfahren für den Veloverkehr durchzuführen (11.16), wird zur Kenntnis genommen. Mit den Vernehmlassungen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes und des rGVK sowie mit der geplanten Mitwirkung der Bevölkerung für den Verkehrsplan ist ein breiter Einbezug aller Kreise gewährleistet.

Nicht berücksichtigt werden zwei Eingaben: die zusätzliche Aufnahme von Grundlagen zur Verkehrssicherheit (2.13), weil diese nicht in aufbereiteter Form vorliegen und die Darstellung der Massnahmen in einem Übersichtsplan (2.14), weil diese weder konkret noch anschaulich für das grosse rGVK-Gebiet wiedergegeben werden könnte.

Sechs Anliegen werden und anderweitig geklärt: die Anpassung des kantonalen Richtplans (12.11 und 12.12), die Abklärung der Finanzierbarkeit (23.11), die Berücksichtigung des Kulturlandschutzes (6.11) und die Berücksichtigung von Natur- und Heimatschutz (12.16) sowie von Anforderungen aus der Verordnung über elektrische Leitungen (8.18) in den einzelnen Projekten.

Im rGVK wurden fünf Eingaben ganz oder teilweise berücksichtigt:

- Hinweise auf die spätere Überprüfung und ggf. Anpassung von Massnahmen (2.12, 21.11)
- Die Begründung der Massnahmen, soweit dies nicht aus den Quellen hervorgeht (2.11)
- Die Formulierung der Verpflichtungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (22.11)
- Die Präzisierung der Aussagen bzgl. Schächenwald (30.18)

## 5 Anpassungen im Synthesebericht

In der Liste der Begehren und Anmerkungen im Anhang ist für jede Stellungnahme in der letzten Spalte vermerkt, wenn sie in die Überarbeitung des Syntheseberichts einbezogen werde. Insgesamt betrifft dies 38 Eingaben.

Die Vernehmlassung hat aufgezeigt, welche Formulierungen im Synthesebericht missverständlich sind oder wo eine bessere Nachvollziehbarkeit gewünscht wird. Die entsprechenden Präzisierungen werden soweit vorgenommen wie möglich, ohne die Lesbarkeit des Dokuments zu schmälern.

Die Würdigung der grundsätzlichen Forderungen nach einer stärkeren Förderung des Veloverkehrs und nach ehrgeizigen Modal Split Zielen einerseits und die Vorbehalte zu einer allzu starken Fokussierung auf den Langsamverkehr und zu Massnahmen gegen den MIV andererseits lassen den Schluss zu, dass das rGVK insgesamt ein ausgewogenes Gesamtpaket zur Förderung von Langsamverkehr und des ÖV darstellt, ohne die Bedeutung und die Anliegen des MIV zu vernachlässigen. Das vorliegende rGVK enthält umfangreiche Massnahmen mit erheblichen Kostenfolgen im Veloverkehr und im ÖV, die aus Sicht des Kantons als ehrgeizig zu bezeichnen sind. Es wäre deshalb illusorisch, mit dem rGVK noch mehr Massnahmen und stärkere Veränderungen zu formulieren, die anschliessend nicht umgesetzt werden könnten.

Nichtsdestotrotz wird aufgrund der Vernehmlassung das Buskonzept im Talboden mit Ausrichtung auf den Kantonsbahnhof nochmals einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei werden insbesondere Möglichkeiten für direkte Verbindungen von Schattdorf zum Kantonsbahnhof und für die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete in Schattdorf untersucht.