



Regionales Gesamtverkehrskonzept

Mitte



Synthesebericht

Altdorf, 25. Juni 2019

Impressum

Herausgeber

Kanton Uri, Regierungsrat
6460 Altdorf

Bearbeitung

S-ce consulting AG
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

Genehmigungsvermerk: vom Regierungsrat genehmigt am 25. Juni 2019

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Inhalt und Abgrenzung	7
1.1	Einleitung	7
1.2	Aufgabe gemäss Strassengesetz	7
1.3	Aufbau und Gliederung.....	7
1.4	Inhaltliche Abgrenzungen	9
1.5	Perimeter Mitte	10
2	Vorgehen und Grundlagen.....	11
2.1	Vorgehen	11
2.2	Grundlagen	11
3	Raumentwicklung gemäss kantonalem Richtplan	12
3.1	Grundsätze.....	12
3.2	Raumstruktur.....	12
3.3	Raumkonzept.....	13
3.4	Entwicklungsschwerpunkte	14
3.5	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose	14
3.5.1	Bevölkerungsprognose.....	14
3.5.2	Beschäftigtenprognose	14
4	Mobilitätsentwicklung.....	15
4.1	Strassenverkehr	15
4.1.1	Ausgangslage.....	15
4.1.2	Zukünftige Entwicklung.....	15
4.2	Öffentlicher Verkehr	15
4.2.1	Ausgangslage.....	15
4.2.2	Zukünftige Entwicklung.....	15
4.3	Langsamverkehr.....	16
4.3.1	Ausgangslage.....	16
4.3.2	Zukünftige Entwicklung.....	16
5	Ziele und Handlungsbedarf Mobilität	17
5.1	Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten.....	17
5.2	Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems	17
5.3	Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems	17
6	Strategien	18
6.1	Gesamtstrategien	18
6.2	Teilstrategien öffentlicher Verkehr.....	18
6.2.1	Übersicht.....	18
6.2.2	Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung	18
6.3	Teilstrategien Strassenverkehr	20
6.4	Teilstrategien Langsamverkehr.....	20
6.4.1	Abgrenzung	20
6.4.2	Teilstrategien Veloverkehr	20

6.4.3	Fussverkehr	21
7	ÖV-Netz und Massnahmen	22
7.1	ÖV-Netz im Gebiet Erstfeld bis Göschenen	22
7.2	Massnahmen ÖV.....	23
8	Strassennetz und Massnahmen	25
8.1	Kantonales Strassennetz.....	25
8.2	Massnahmen im Strassennetz.....	26
9	Langsamverkehrsnetze und Massnahmen	27
9.1	Veloroutennetz.....	27
9.2	Massnahmen für den Veloverkehr	29
9.3	Fusswegnetze	30
9.4	Massnahmen für den Fussverkehr.....	30
10	Wirkung des rGVK.....	31
10.1	Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes	31
11	Umsetzung.....	32
Anhang	33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri	8
Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans	9
Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Mitte	10
Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Mitte	13
Abbildung 5: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr	19
Abbildung 6: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Mitte	23
Abbildung 7: Kantonales Strassennetz Bereich Mitte	25
Abbildung 8: Kantonale Velorouten im Bereich Mitte	28

0 Zusammenfassung

Das neue Strassengesetz des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, sieht vor, dass ein kantonaler Verkehrsplan zu erarbeiten ist. Der Inhalt des Verkehrsplans entspricht weitgehend demjenigen eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK). Die Baudirektion hat deshalb beschlossen, den Verkehrsplan für den ganzen Kanton in Form von drei rGVKs zu erarbeiten. Der Bereich Mitte umfasst die Gemeinden Silenen, Gurtellen und Wassen. Die aktualisierte Fassung enthält kleinere Anpassungen, welche die Übereinstimmung mit dem nun vorliegenden Verkehrsplan sicherstellen.

Das rGVK baut auf dem kantonalen Richtplan, insbesondere dem Raumkonzept auf. Dieses sieht bis 2040 eine Bevölkerungszunahme von 8.5% für den gesamten Kanton und ein Beschäftigtenwachstum von 22.6% vor. Die Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems ergeben sich aus den Überlegungen für eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Unteren Reusstal, die im Agglomerationsprogramm erarbeitet wurden. Für den Bereich Mitte werden spezifische Zielsetzungen ergänzt. Es werden vier Gesamtstrategien für das Verkehrssystem formuliert, die mit Teilstrategien für die verschiedenen Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr) konkretisiert werden.

Aus den Strategien werden die kantonalen Verkehrsnetze abgeleitet und abgebildet. Für den öffentlichen Verkehr wird das Buskonzept definiert, welches auf das neue Bahnkonzept abgestimmt wird. Das kantonale Strassennetz wird nach den verkehrlichen Funktionen der Strassen gegliedert. Das Netz der kantonalen Velorouten wird einheitlich hergeleitet und erstmals festgelegt. Es ist unterteilt in kantonale Haupt- und Nebenrouten.

Für alle Verkehrsträger enthält das rGVK Massnahmen, die notwendig sind, um den Zielzustand eines verbesserten und koordinierten Gesamtverkehrssystems zu erreichen, das mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt ist. Insgesamt werden 22 Massnahmen und Massnahmenbündel aufgeführt, wovon 6 den öffentlichen Verkehr, 6 den Strassenverkehr und 10 den Langsamverkehr betreffen.

Sämtliche Massnahmen werden sinngemäss den vier vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien zugeteilt. Damit wird veranschaulicht, dass die Massnahmen des rGVK die Qualität des Verkehrssystems als Ganzes verbessern und schwergewichtig Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs erfolgen. Damit einher geht die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Eingrenzung der Umweltbelastungen, womit die Zielsetzung des Richtplans nach einer Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung erfüllt wird.

Die einzelnen Massnahmen sind aufgrund ihrer Dringlichkeit bzw. des Planungsstandes mit unterschiedlichen Prioritäten versehen. Der Umfang der Massnahmen zur Erreichung des vom Richtplan vorgezeichneten Zielbilds für das Raum- und Infrastrukturkonzept benötigt finanzielle Mittel des Kantons, die über einen längeren Zeitraum etappiert werden müssen. Die zuständigen Direktionen werden dazu eine Umsetzungsplanung erarbeiten und über die ordentlichen Budgetierungs- und Finanzierungsinstrumente zum Entscheid vorlegen.

Es ist vorgesehen, in geeigneter Form ein Umsetzungsreporting zu führen, in welchem die kantonalen Massnahmen im Verkehrsbereich flächendeckend für alle rGVKs beurteilt und bei Bedarf angepasst werden können. Insbesondere wird damit eine Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat ermöglicht, die notwendigen Prioritäten zu setzen, wenn sich zeigen sollte, dass die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen die verfügbaren Mittel übersteigen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass zusammenhängende Massnahmen nur teilweise umgesetzt werden.

1 Inhalt und Abgrenzung

1.1 Einleitung

Der Kanton Uri hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um die Entwicklungsmöglichkeiten als Arbeit und Wohnkanton zu konkretisieren. Neben der Siedlungsentwicklung wurde auch die Mobilitätsentwicklung geplant. In den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) für den Talboden und für Ursern wurden die Massnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems dargestellt.

Die ländlichen Gemeinden Silenen, Gurtellen und Wassen haben einen vielfältigen Austausch mit diesen zwei Entwicklungsräumen und werden insbesondere wirtschaftlich und verkehrlich von den Veränderungen in diesen Räumen beeinflusst.

Im Hinblick auf den zu erstellenden Verkehrsplan für den Gesamtkanton ist es deshalb zweckmässig, auch für die Gemeinden im mittleren Kantonsgebiet ein rGVK zu erarbeiten.

1.2 Aufgabe gemäss Strassengesetz

Mit dem neuen Strassengesetz (StrG) des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, wurde im Art. 8 festgelegt, dass ein kantonaler Verkehrsplan zu erarbeiten ist. Art. 8 StrG lautet:

¹ *Der Regierungsrat erarbeitet einen kantonalen Verkehrsplan. Dieser ist abgestimmt auf die geplante Raumentwicklung und enthält Strategien und Konzepte für alle strassengebundenen Verkehrsarten.*

² *Der Verkehrsplan enthält insbesondere Aussagen über:*

- a) *den individuellen Motorfahrzeugverkehr;*
- b) *den strassengebundenen öffentlichen Verkehr;*
- c) *den Langsamverkehr.*

³ *Der Verkehrsplan ist behördenverbindlich, sobald der Landrat ihn zusammen mit dem Richtplan genehmigt hat. Die Gemeinden haben insbesondere ihre Verkehrsplanung darauf abzustimmen.*

⁴ *Der Regierungsrat gibt der Bevölkerung, den Gemeinden und den Korporationen die Möglichkeit, bei der Erarbeitung des Verkehrsplans in geeigneter Weise mitzuwirken.*

Aus den Beratungen des neuen Strassengesetzes geht hervor, dass der Verkehrsplan im Sinn eines Verkehrsrichtplans erstellt werden soll. Die Frage, welche Inhalte raumwirksam sind und zusätzlich in den kantonalen Richtplan übertragen werden müssen ist zu klären, wenn die Inhalte insgesamt vorliegen.

1.3 Aufbau und Gliederung

Der Inhalt des Verkehrsplans entspricht somit weitgehend demjenigen eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK). Die Baudirektion hat deshalb festgelegt, den Verkehrsplan in Form von rGVKs zu erarbeiten.

In der Abbildung 1 sind die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Planungsinstrumenten schematisch dargestellt. Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal ist direkt im eidgenössischen Recht begründet, hat aber für das rGVK Unterland eine besondere Bedeutung, weshalb es ebenfalls dargestellt wird.

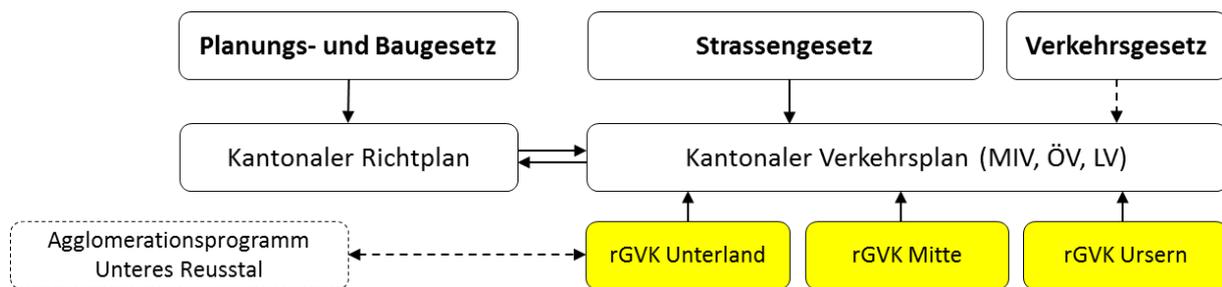


Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri

Der Bund hat 2004 einen Agglomerationsfonds eingeführt, aus dem Verkehrsprojekte in den einzelnen Agglomerationen Beiträge erhalten, wenn sie zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems beitragen. Neu werden die Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) gespiesen. Die Gemeinden im unteren Reusstal bilden gemäss der neuen Definition des Bundesamts für Statistik eine Agglomeration, so dass für die sogenannte dritte Generation ein Agglomerationsprogramm unter Federführung des Amts für Raumentwicklung erarbeitet werden konnte. Das Agglomerationsprogramm wurde Ende September 2016 an den Bund eingereicht. Voraussichtlich im Herbst 2018 wird das Parlament über die Beiträge für die Programmperiode 2019-2022 entscheiden. Für Massnahmen im Bereich Mitte sind jedoch keine Beiträge zu erwarten.

Der Verkehrsplan ist für den gesamten Kanton Uri zu erstellen. Unter Berücksichtigung der durch die zwei bereits erarbeiteten rGVK vorgezeichneten Gebietseinteilung und der funktionalen Zusammenhänge der Teilräume ergibt sich eine zweckmässige Gliederung in drei Teilräume wie folgt:

- Unterland (von Seelisberg bis und mit Erstfeld)
- Mitte (Silenen, Gurtellen und Wassen)
- Ursern (inkl. Göschenen)

Die Inhalte des Verkehrsplans werden in diesen drei Teilräumen erarbeitet, wobei an den geografischen Grenzen sichergestellt wird, dass die Planungen durchgehend und konsistent sind (z.B. Velonetz, ÖV-Angebot).

Nach der Erarbeitung und Verabschiedung der drei rGVK durch den Regierungsrat werden die Festlegungen für den gesamten Kanton im Verkehrsplan im Text und Karten zusammengesetzt. Gleichzeitig wird der kantonale Richtplan soweit nötig angepasst und zusammen mit dem Verkehrsplan dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet.

In Abbildung 2 sind die Gliederung der rGVK und die Aggregation im Verkehrsplan in der geografischen Karte dargestellt.

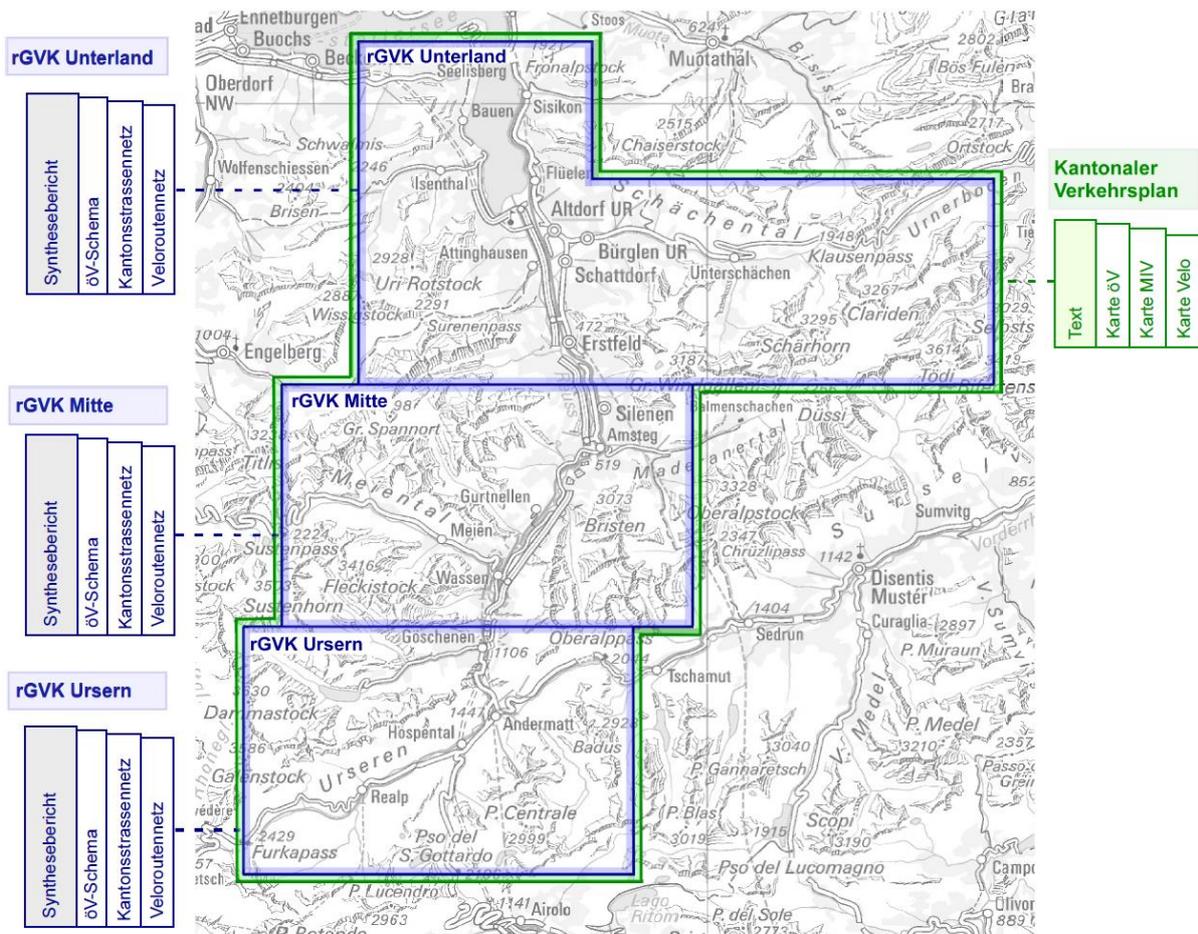


Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans

Im Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal [1] wurde die Gemeinde Silenen wegen ihres geografischen Bezugs zum Talboden als Teil des Agglomerationsgebiets betrachtet. Im rGVK wird Silenen dem Gebiet Mitte zugeweiht, damit die verkehrlichen Aufgaben und Probleme des mittleren Kantonsteils gemeinsam betrachtet werden können.

Die Gemeinde Göschenen wird wie bereits im rGVK 2011 zusammen mit dem Urserntal behandelt, weil der verkehrliche Bezug zu Andermatt und den Skiinfrastrukturen des Urserntals bedeutend ist und nach einer einheitlichen Bearbeitung verlangt.

1.4 Inhaltliche Abgrenzungen

Die inhaltlichen Abgrenzungen ergeben sich weitgehend aus Art. 8 StrG. Der Verkehrsplan (und somit die rGVK) enthält Aussagen zu den Strategien und Konzepten der strassengebundenen Verkehrsarten in der Kompetenz des Kantons. D.h. die gemeindlichen Aufgaben sind darin nicht abgebildet. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Insbesondere sind die Gemeindestrassen sowie die Velorouten und Fusswege der Gemeinden im kantonalen Verkehrsplan nicht dargestellt. Weiter gelten die touristischen Angebote im öffentlichen Verkehr und im Veloverkehr (insbesondere Bikerouten) nicht als kantonale Aufgaben. D.h. insbesondere, dass touristische Angebote mit Reisedcars, Seilbahnen und Schiff nicht erfasst werden. Schliesslich stellen die Schülertransporte eine Aufgabe der Gemeinde dar. Sie sind nicht Bestandteil der kantonalen ÖV-Planung.

Um eine Gesamtübersicht über sämtliche kantonalen Aufgaben sicherzustellen, werden in den rGVK jedoch die als öffentlicher Verkehr geltenden Bahn-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen ebenfalls dargestellt, insbesondere im Rahmen der Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Verkehr.

1.5 Perimeter Mitte

In Abbildung 3 ist der Perimeter des rGVK Mitte mit den einbezogenen Gemeinden dargestellt.



Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Mitte

Der Perimeter «Mitte» umfasst die Gemeinden Silenen, Gurtnellen und Wassen.

2 Vorgehen und Grundlagen

2.1 Vorgehen

Das rGVK Mitte wird erstmals erstellt. Die Probleme und Anliegen von regionaler Bedeutung wurden zusammen mit den Gemeinden analysiert und die entsprechenden Massnahmen festgelegt.

Mit der Erarbeitung des Verkehrsplans wurden einzelne Formulierungen in den Strategien und im Beschrieb des öffentlichen Verkehrs vereinheitlicht bzw. auf den aktuellen Stand der übergeordneten Planung aktualisiert. Die vorliegende, aktualisierte Fassung enthält diese Anpassungen, welche die Übereinstimmung mit dem nun ebenfalls vorliegenden Verkehrsplan sicherstellen.

2.2 Grundlagen

Von besonderer Bedeutung für die Ergebnisse/Massnahmen und die Abstimmung mit dem Unterland sind die folgenden Dokumente:

- Kantonaler Richtplan (2016) [3]
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (2016) [1]
- Synthesebericht rGVK Unterland [2]
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal 2016 [4]

3 Raumentwicklung gemäss kantonalem Richtplan

3.1 Grundsätze

Im revidierten Richtplan vom 31. August 2016 ist festgehalten, dass der Kanton Uri eine differenzierte Entwicklung der verschiedenen Teilräume verfolgt. Er hat dazu u.a. die folgenden Grundsätze formuliert:

- *Der Kanton beabsichtigt, das erwartete Bevölkerungswachstum hauptsächlich und verstärkt in das Hauptzentrum Altdorf, die Regionalzentren Erstfeld und Andermatt sowie die zentrumsnahen Gemeinden im Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal zu lenken. Das erwartete Beschäftigtenwachstum soll mehrheitlich in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten stattfinden.*
- *Das Urserntal sowie die Gemeinden um den Vierwaldstättersee sind das touristische Entwicklungsgebiet des Kantons. Das Urserntal mit dem Zentrum Andermatt und Seelisberg werden als touristische Schwerpunktgebiete weiterentwickelt zur Stärkung der touristischen Wertschöpfung im Kanton.*
- *Die Seitentäler des Kantons, das obere Reusstal und die äusseren Seegemeinden werden gemäss ihren naturräumlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Stärken genutzt und gefördert. Der Kanton unterstützt die Eigeninitiativen der dort ansässigen Bevölkerung und Wirtschaft.*
- *Die dezentrale Besiedlung soll auch in Zukunft erhalten, das Wohnen attraktiv bleiben und vom Kanton mit geeigneten Massnahmen, insbesondere in den Bereichen Tourismus und Wohnen unterstützt werden.*

3.2 Raumstruktur

Die richtungsweisende Festlegung im Richtplan zur Raumstruktur in Kapitel 3 Raumkonzept lautet wie folgt:

Das Untere Reusstal mit den Gemeinden Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Altdorf, Bürglen, Schattdorf, Erstfeld und Silenen bildet das Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung, die Positionierung des Kantons im nationalen und internationalen Standortwettbewerb und wird als Kernraum mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton weiterentwickelt. Das Urserntal mit Andermatt, Hospental und Realp ist, neben den Gemeinden rund um den Vierwaldstättersee, das touristische Entwicklungsgebiet des Kantons. Die Seitentäler mit dem Schächental (Spiringen und Unterschächen), das Obere Reusstal mit Gurnellen, Wassen und Göschenen und die äusseren Seegemeinden mit Seelisberg, Bauen, Sisikon und Isenthal werden in den vorhandenen Potenzialen gefördert, um ihre wichtige Komplementärfunktion zu den anderen Räumen erfüllen zu können. Zur Sicherung intakter Kultur- und Naturlandschaften scheidet der Kanton Vorranggebiete für Landwirtschaft und Naherholung, land- und forstwirtschaftliche geprägte Räume und wertvolle Landschaftsräume aus.

Der Abstimmungsbedarf und die Ziele werden wie folgt formuliert:

Die Teilräume des Kantons sind gemäss ihren spezifischen Potenzialen zu fördern und zu entwickeln. Die Seitentäler, das Obere Reusstal und die äusseren Seegemeinden sollen neben Eigeninitiativen zur Entwicklung auch von den wirtschaftlichen Entwicklungen im Unteren Reusstal und im Urserntal profitieren. Der Kanton strebt ein moderates Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft an und stellt dazu gute Wohnlagen und Entwicklungsflächen für die Wirtschaft zur Verfügung. Die gute Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete im Norden des Kantons sowie in den Kantonen Schwyz, Zug, Zürich und Luzern ist sicherzustellen und zu verbessern. Die Erreichbarkeit der Seitentäler, der äusseren Seegemeinden und des Urserntals mit dem öffentlichen Verkehr vom Unteren Reusstal her gilt es zu erhalten und zu stärken.

Um diese Ziele zu erreichen werden die folgenden Lösungsansätze definiert:

Aufgrund der unterschiedlichen Standortqualitäten und Ausprägungen der Entwicklungsräume wie auch unter Beachtung demografischer, wirtschaftlicher und infrastruktureller Unterschiede der einzelnen Gemeinden werden differenzierte Entwicklungsziele festgelegt. Damit wird mit dem Richtplan eine zielgerichtete Raumentwicklungspolitik unterstützt, die sich an der Nutzung und Aufwertung bestehender Potenziale orientiert.

Als Entwicklungsräume werden der Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal, der ländliche Entwicklungsraum (Seitentäler, Oberes Reusstal) sowie die Tourismusentwicklungsräume Vierwaldstättersee und Urserental unterschieden. Die Bedeutung, Funktion und Stärkung des Hauptentwicklungsraums, des ländlichen Entwicklungsraums und der Tourismusentwicklungsräume erfolgen in enger Abstimmung.

Die Gemeinden des Kantons Uri werden durch die vier unterschiedlichen Gemeindetypen Hauptzentrum (Aldorf), Regionalzentrum (Erstfeld und Andermatt), zentrumsnahe Gemeinde (Attinghausen, Bürglen, Flüelen, Schattdorf und Seedorf) und ländliche Gemeinde (Bauen, Göschenen, Gurnellen, Hospental, Isenthal, Realp, Seelisberg, Silenen, Sisikon, Spiringen, Unterschächen und Wassen) dargestellt. Ausgehend von den kantonalen Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen, den Szenarien des Bundes (BFS Szenario hoch) und auf der Grundlage der Raum- und Zentrenstruktur legt der Kanton die angestrebte Verteilung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gemäss den raumordnungspolitischen Zielen fest. Diese ist Grundlage zur Dimensionierung der Bauzonen in den Gemeinden.

Als funktionale Räume werden die Agglomeration Unteres Reusstal (Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal) sowie die Tourismusregion Andermatt-Sedrun (Tourismusentwicklungsraum Urserental und angrenzende Gebiete des Kantons Graubünden) bezeichnet. Die beiden Räume sind jeweils in besonderem Masse durch funktionale Beziehungen verbunden. In ihnen findet deshalb eine themenspezifische Abstimmung statt.

3.3 Raumkonzept

Das Raumkonzept ist im Richtplan in einer Synthesekarte abgebildet. Abbildung 4 zeigt den Ausschnitt der Synthesekarte für den Bereich Mitte.

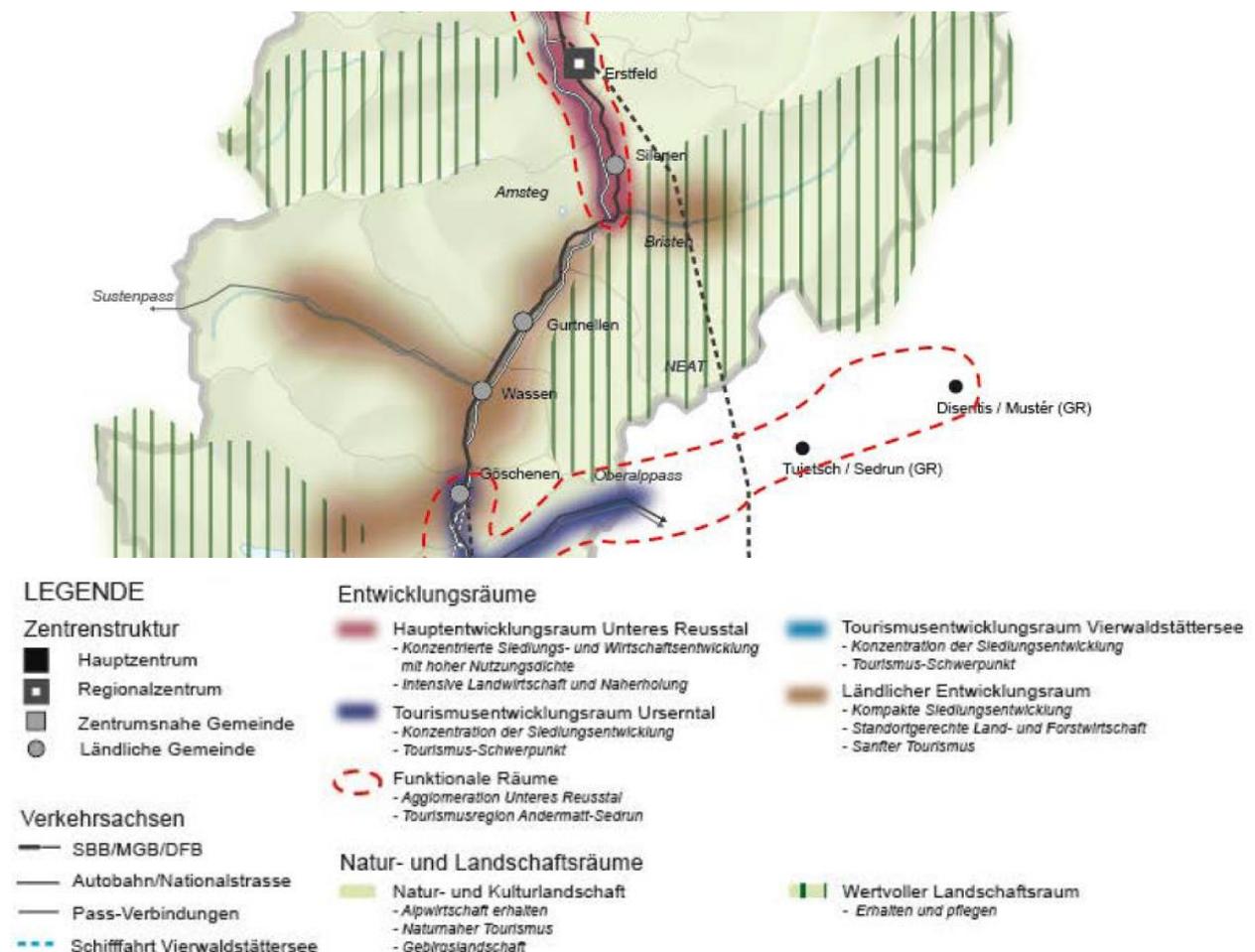


Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Mitte

3.4 Entwicklungsschwerpunkte

Die Gemeinden der Mitte sind einerseits auf die Regionalzentren Erstfeld und Andermatt ausgerichtet und andererseits auf gute Verbindungen zum Hauptbahnhof Altdorf und den Entwicklungsschwerpunkten des Urner Talbodens angewiesen.

3.5 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

Im kantonalen Richtplan vom 31. August 2016 sind die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenprognose detailliert beschrieben. Nachfolgend wird dieser Beschrieb für den Bereich Mitte wiedergegeben.

3.5.1 Bevölkerungsprognose

Basierend auf der kantonalen Bevölkerungsprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton zwischen 2015 und 2040 mit einer Zunahme der Bevölkerung im Gesamtkanton um 8.5% auf rund 39'000 Einwohner. Im Richtplan wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Bei den ländlichen Gemeinden wird unterschieden ob sie im Hauptsiedlungsraum liegen (Silenen), wo eine Bevölkerungszunahme von 4.5% angestrebt wird, oder ob sie ausserhalb liegen (Gurtellen, Wasen) wo die angestrebte Bevölkerungszunahme 4.0% beträgt.

3.5.2 Beschäftigtenprognose

Noch deutlicher wird sich die räumliche Konzentration der Aktivitäten in der Entwicklung der Beschäftigten ergeben. Basierend auf der kantonalen Beschäftigtenprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton mit einem Beschäftigtenwachstum im Gesamtkanton um rund 22.6% auf etwa 17'400 Vollzeitäquivalente bis 2040. Das grösste Wachstum wird im Urserntal und in Altdorf erwartet. Bezogen auf die Agglomeration Unteres Reusstal resultiert eine Zunahme um 14.9% bis 2040. In Altdorf erachtet der Kanton bis 2040 einen Anstieg der Vollzeitäquivalente um über 20% als realistisch. Für Erstfeld rechnet der Kanton mit weniger als 10% Wachstum. Beim Beschäftigtenwachstum im gesamten Kanton wird angenommen, dass 27% des Wachstums in Wohn-, Misch-, und Zentrumszonen und die restlichen 73% in reinen Arbeitszonen, Spezialzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten realisiert werden. In den ländlichen Gemeinden wird davon ausgegangen, dass keine wesentliche Entwicklung der Arbeitsplätze stattfinden wird.

Durch das oben dargestellte angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum dürfte sich der Schwerpunkt der Aktivitäten weiter in den Gebieten des Talbodens und in Ursern konzentrieren.

4 Mobilitätsentwicklung

4.1 Strassenverkehr

4.1.1 Ausgangslage

Im Bereich Mitte treten keine hohen Verkehrsbelastungen im kantonalen Strassennetz auf. Die höchsten Werte werden auf folgenden Stellen im Strassennetz verzeichnet (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV, 2015, gerundet):

- Amsteg, Gotthardstrasse: 2'600 Fz/d
- Wassen, Gotthardstrasse: 2'000 Fz/d

Bei Stau auf der A2 tritt Ausweichverkehr auf der Gotthardstrasse zwischen Wassen und Göschenen und teils auch zwischen Amsteg/Erstfeld und Wassen auf. Für den Kanton Uri wird damit die einzige Verbindungsmöglichkeit auf der Kantonsstrasse beeinträchtigt.

4.1.2 Zukünftige Entwicklung

Die täglichen Verkehrsmengen auf der Gotthardstrasse sind gering, sodass die zukünftige Entwicklung von untergeordneter Bedeutung ist und keine Prognosen erstellt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Verkehrsspitzen auf der Gotthardautobahn weiter zunehmen werden und damit der Druck auf die Gotthardstrasse als Ausweichachse zukünftig noch steigen wird. Um zusätzlichen Ausweichverkehr zu vermeiden, hat das ASTRA in Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri einen Verkehrsmanagementplan erarbeitet, der Abflussdosierungen an den Ausfahrten Wassen, Amsteg und Erstfeld bei Stau auf der Autobahn vorsieht.

Mit dem Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels werden keine wesentlichen Mehrbelastungen des kantonalen Strassennetzes erwartet. Einerseits wird der Verkehr im heutigen Tunnel durch die Baustelle nicht beeinträchtigt und andererseits hat der Kanton in der Vernehmlassung zum Generellen Projekt klare Forderungen zum Bahntransport von grossen Materialmengen gestellt um eine Mehrbelastung durch Strassentransporte zu vermeiden.

4.2 Öffentlicher Verkehr

4.2.1 Ausgangslage

Der Bereich Mitte ist dadurch gekennzeichnet, dass die Siedlungsgebiete ausserhalb der Einzugsgebiete der Bahn liegen. Deshalb besteht bereits heute eine Buslinie (Bahnersatz) zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Zum Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs liegen keine umfassenden Angaben vor. Schätzungen von 2012 gehen davon aus, dass der bimodale Anteil des ÖV je nach Zweck bei 6-7% der Fahrten bzw. etwa 23% der Weg-Etappen liegt.

4.2.2 Zukünftige Entwicklung

Die Zunahme der Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird sich im ländlichen Raum gemäss dem Wachstumstrend entwickeln.

Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass auch der MIV gemäss Trend weiterwächst, sodass sich am tiefen Modal Split-Anteil des ÖV nichts ändert.

4.3 Langsamverkehr

4.3.1 Ausgangslage

Zum Langsamverkehr, insbesondere zum Veloverkehr liegen keine Datenerhebungen vor.

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen im Bereich Mitte gering ist.

4.3.2 Zukünftige Entwicklung

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und der topographischen Lage ist keine wesentliche Zunahme des Langsamverkehrs zu erwarten.

5 Ziele und Handlungsbedarf Mobilität

5.1 Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten

Der grundsätzliche Auftrag für die regionalen Gesamtverkehrskonzepte ist im kantonalen Richtplan verankert und lautet wie folgt:

Für jeden Verkehrsträger wird vom Kanton in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Bundesämtern eine Strategie erarbeitet, umgesetzt und kontinuierlich angepasst. Dabei achtet er auf eine koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr). Mögliche gegenseitige Konflikte werden berücksichtigt und die Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsarten aufeinander abgestimmt. Folgende Strategien werden erarbeitet bzw. periodisch überprüft:

- Strategie Strasse
- Strategie Schiene (Personen- und Güterverkehr)
- Strategie Langsamverkehr

Die Strategie Strasse muss dabei die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des strassengebundenen ÖV und des Langsamverkehrs berücksichtigen.

5.2 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Für das Verkehrssystem der Mitte werden die Ziele entsprechend der weniger starken Entwicklung wie folgt formuliert:

- Die Erreichbarkeit der Siedlungen auf der heutigen Strasseninfrastruktur ist gewährleistet.
- Die Grunderschliessung der Siedlungen mit dem öffentlichen Verkehr ist gewährleistet und wird bei entsprechender Nachfrage gestärkt, sofern die Gemeinden ihre gesetzliche Mitwirkungspflicht wahrnehmen.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.
- Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sind im Strassennetz angemessen berücksichtigt.

5.3 Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems

Der Handlungsbedarf im Talboden betrifft weitgehend auch die übrigen Kantonsgebiete, da die meisten Verkehrsbedürfnisse regionale Verbindungen mit dem Talboden betreffen. Im Bereich Mitte besteht zusätzlich der folgende Handlungsbedarf:

- Regionale ÖV-Verbindungen auf die Verknüpfungen in Göschenen und Erstfeld sowie auf das Hauptzentrum Altdorf und das Regionalzentrum Andermatt ausrichten.
- Umsteigepunkte zwischen den Buslinien der Seitentäler und kleineren Gemeinden und den Bahn- und Buslinien im Talboden stärken und behindertengerecht gestalten.
- Zuverlässige Strassenverbindungen zwischen den Seitentälern und kleineren Gemeinden und dem Kantonszentrum sicherstellen und ausreichend Parkraum zur Verfügung stellen.
- Problem- und Konfliktpunkte für den Langsamverkehr im Strassennetz beheben.

6 Strategien

6.1 Gesamtstrategien

Die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems im Bereich Mitte wird durch die Strategien im Urner Talboden mitbestimmt. Diese bilden deshalb Bestandteil der Gesamtstrategien:

- Der öffentliche Verkehr wird auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet und das Angebot im Agglomerationsraum gestärkt, um einen höheren Verkehrsanteil zu erreichen.
- Die Strassen und die ÖV-Verbindungen im Bereich Mitte werden so sichergestellt, dass diese Gebiete einen zuverlässigen Zugang zum Talboden haben und die regionalen Verbindungen insbesondere zum Regionalzentrum Andermatt gewährleistet sind.
- Es wird ein vernetztes Mobilitätsangebot von ÖV, MIV und LV geschaffen, das insbesondere für die Beziehungen mit dem Talboden zu einem gegenüber heute spürbar reduzierten Anteil der Wegstrecken im MIV führt.

6.2 Teilstrategien öffentlicher Verkehr

6.2.1 Übersicht

Aus den Gesamtstrategien leiten sich die folgenden Teilstrategien für den öffentlichen Verkehr im Bereich Mitte ab:

- Die Bahnverbindungen werden über den Kantonsbahnhof Altdorf und sowie die Bahnhöfe Erstfeld und Göschenen sichergestellt.
- Der Kantonsbahnhof Altdorf wird als zentrale ÖV-Drehscheibe etabliert.
- Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr wird nach einheitlichen Grundsätzen erstellt und soweit wirtschaftlich vertretbar gestärkt.
- Die Anbindung der Gemeinden im Bereich Mitte wird auf die Bedürfnisse der Berufspendler, der Verknüpfung mit dem Bahnverkehr und auf Reisende ins Hauptzentrum Altdorf ausgerichtet.

6.2.2 Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung

Die Angebotsgrundsätze legen die Richtlinien und die Kriterien fest, nach denen die regionale Erschliessung der Siedlungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Uri für das zukünftige Netzkonzept nach Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf (voraussichtlich ab Fahrplanjahr 2021/22) ausgelegt wird. Sie beschränken sich auf die Grundversorgung gemäss Verkehrsgesetz des Kantons Uri. Die Grundsätze gelten insbesondere für den Busverkehr und die zur Grundversorgung zählende Treib-Seelisberg-Bahn (TSB), die Luftseilbahn Schattdorf-Haldi (LSH) und die Schiffsverbindung Brunnen-Treib (SGV). Für die SBB, die SOB und die MGBahn gelten sie nur soweit, wie der Bund keine darüber hinaus gehenden Vorgaben macht. Nicht anwendbar sind die Grundsätze für den Ortsverkehr in einzelnen Gemeinden, der durch diese zu planen und zu finanzieren ist.

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird laufend erhoben und jährlich analysiert. Falls sich eine Nachfrage abzeichnet, die einen weiteren Ausbau des Angebots über den typischen Angebotsstandard hinaus rechtfertigt, wird der weitere Ausbau im Rahmen der Fahrplanverfahren geprüft und umgesetzt, sofern die Wirtschaftlichkeitskriterien erfüllt sind.

Die technologischen Entwicklungen ermöglichen die Erfassung und transparente Darstellung von individueller Nachfrage und möglichen, privaten Angeboten. Insbesondere das Mitfahrssystem «Taxito» wurde in anderen Kantonen bereits erfolgreich getestet. Solche Systeme können das Grundangebot ergänzen, ohne dass unverhältnismässige Kosten für den Kanton entstehen.

Für den gesamten Kanton werden fünf Raumtypen nach Siedlungsstruktur und Siedlungsgrössen unterschieden. In Anlehnung an die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) werden alle ganzjährig bewohnten Siedlungsgebiete mit mindestens 100 Einwohnern berücksichtigt. Entsprechend der zu erwartenden Nachfrage wird das Leistungsangebot nach Raumtyp definiert. Zwischen den Siedlungen mit mehr als 2'500 Einwohnern wird tagsüber ein ¼-Stunden-Takt angeboten, was eine sehr hohe Verfügbarkeit von Busverbindungen darstellt. Die minimale Wirtschaftlichkeit wird mit einem Kostendeckungsgrad definiert, der nach Verkehrsträger festgelegt ist und aus dem sich die minimale Nachfrage für ein abteilungsberechtigtes Angebot gemäss BAV-Praxis ableitet. Ergänzend gelten die übrigen Bestimmungen gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung und kantonalem Verkehrsgesetz. In der nachstehenden Tabelle sind die Angebotsgrundsätze für alle Gemeinden im Perimeter des rGVK Mitte zusammengestellt.

Raumtyp	1	2	3	4	5
Beschrieb	Geschlossener Siedlungskörper im Talboden mit Siedlungen über 2'500 Ew.*	Grössere, äussere Siedlungen mit über 2'500 Ew.*	Mittlere Siedlungen (1'500-2'500 Ew.)	Kleinere Siedlungen (300-1'500 Ew.)	Kleine Siedlungen (100-300 Ew.) oder reine Industrie-/Gewerbegebiete in Randlage
Siedlungen (Gemeinde-Fraktionen)	-	-		Amsteg ⁴ , Bristen, Silenen ⁴ , Wassen	Gurtellen Dorf, Gurtellen Wiler, Gurtellen Intschi
Grundangebot im Regionalverkehr					
Normal- / Hauptverkehrszeiten (NVZ/HVZ) (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt	60' Takt ^{1,4}	nachfrageabhängig ²
Spätverkehrszeiten (SVZ) (20 - 24 Uhr)	30' Takt	30' Takt	Fr/ Sa - Abend von 20-2 Uhr: Bedarfsbus ab Kantonsbahnhof	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig ³
Wochenende	NVZ/HVZ*: 15' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: 30' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: Sa: 30' So: 60' SVZ*: Bedarfsbus 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig ³

¹ Evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen; Überprüfung im Einzelfall.

² Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob ein öffentliches Grundangebot (z.B. während den Pendlerzeiten) oder ein betriebsgestütztes Abholsystem (für Industrien) zweckmässig ist.

³ Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten.

⁴ Evtl. Verdichtungen (30' Takt) in der HVZ. Gegenüber dem heutigen Angebot wird keine Verschlechterung erfolgen.

* NVZ: Normalverkehrszeiten HVZ: Hauptverkehrszeiten SVZ: Spätverkehrszeiten Ew: Einwohner/innen

Abbildung 5: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr

Bei den Taktangaben handelt es sich um das Intervall zwischen zwei aufeinanderfolgenden Buskursen; diese können jedoch unterschiedlichen Linien zugeordnet sein.

Neben der Grunderschliessung im ÖV besteht für die Gemeinden ausserhalb des Talbodens auch das Bedürfnis, einen direkten Nutzen aus den besseren Verbindungen des Fernverkehrs am Kantonsbahnhof Altdorf zu ziehen. Dieses Anliegen ist erkannt und wird vertieft untersucht, um ggf. zweckmässige Lösungen ins ÖV-Angebot aufnehmen zu können.

6.3 Teilstrategien Strassenverkehr

Aus den Gesamtstrategien leiten sich die folgenden Teilstrategien für den Strassenverkehr ab:

- Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird in angemessener Qualität sichergestellt. Wo erforderlich, werden die entsprechenden Verantwortlichkeiten mit den Nachbarkantonen vereinbart.
- Der Schwerverkehr in den Seitentälern soll für den Versorgungsverkehr und die ansässigen Arbeitsstätten sichergestellt werden, soweit es wirtschaftlich tragbar ist.
- Die Strassenräume in den Siedlungsgebieten werden im Zuge von baulichen Sanierungen aufgewertet, insbesondere um die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

6.4 Teilstrategien Langsamverkehr

6.4.1 Abgrenzung

Im rGVK wird das kantonale Veloroutennetz festgelegt. Dieses legt die Verbindungen in kantonaler Zuständigkeit fest, d.h. solche, welche die Erschliessung der Ziele und Quellen von kantonaler/regionaler Wichtigkeit sichern und zwar für den Pendler-/Ausbildungs-/Versorgungsverkehr und den Freizeitverkehr.

Die Mountainbikerouten und deren Infrastruktur liegen im Zuständigkeitsbereich des ARE. Sie sind nicht Bestandteil des rGVK, sie werden jedoch soweit sie für das Verständnis des Gesamtnetzes von Bedeutung sind, zur Information in der Karte der Velorouten dargestellt (s. Abbildung 8).

Weiter sind die kommunalen Velorouten nicht Gegenstand des rGVK. Sie dienen der Erschliessung der kommunalen Ziele, die keine übergeordnete Bedeutung haben und sind durch die Gemeinden zu planen.

Im Bereich Mitte sollen die Bedingungen für den Veloverkehr ebenfalls verbessert werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.

6.4.2 Teilstrategien Veloverkehr

Für den Bereich Mitte werden die kantonalen Teilstrategien wie folgt formuliert:

- Die Anforderungen des Veloverkehrs werden angemessen berücksichtigt.
- In den Siedlungsräumen werden zweckmässige und durchlässige Verbindungen für den Veloverkehr angeboten.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt und als Daueraufgabe regelmässig überprüft.
- Schwachstellen in den Fuss- und Veloverkehrsnetzen werden rasch behoben.
- Die Trennwirkung von Ortsdurchfahrten wird durch eine konfliktarme, einladende Gestaltung und Schaffung von Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr reduziert.

6.4.3 Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden die folgenden Teilstrategien formuliert:

- In den Siedlungsräumen wird zusammen mit den Gemeinden ein qualitativ gutes, durchlässiges und engmaschiges Wegenetz für den Fussverkehr angeboten.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.
- Schwachstellen werden rasch behoben.
- Die Trennwirkung von Ortsdurchfahrten wird durch eine konfliktarme, einladende Gestaltung und Schaffung von Querungshilfen für den Fussverkehr reduziert.
- Wenn möglich, werden Synergien zwischen Velo- und Fussverkehr genutzt.

7 ÖV-Netz und Massnahmen

7.1 ÖV-Netz im Gebiet Erstfeld bis Göschenen

Das übergeordnete Bahnsystem ist mit den vom Bundesamt für Verkehr erteilten Konzessionen und den weiteren Vereinbarungen zwischen Bund, Kanton und SBB geklärt. Mit Eröffnung des Kantonsbahnhofs Altdorf (Ende 2021) gelten die folgenden Randbedingungen:

- Kantonsbahnhof Altdorf als zentraler Knotenpunkt mit Halt von zweistündlichen nationalen IC-Zügen pro Tag und stündlichen IR- und S-Bahn-Halten, womit ein Halbstundenangebot entsteht.
- Durchgehende Führung der stündlichen IR-Züge zwischen Zürich/Basel und Lugano/Locarno mit Halt in Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen.
- S-Bahn zwischen Baar und Erstfeld.

Die IR-Züge auf der Bergstrecke werden in einer Kooperation von SBB und SOB betrieben. Die markante Steigerung des Fernverkehrsangebots mit Schwerpunkt der Halte im Kantonsbahnhof Altdorf bildet die Grundlage für die Neuausrichtung des regionalen Busverkehrs auf den Kantonsbahnhof Altdorf. Daneben wird sichergestellt, dass die starke Busverbindung auf der Längsachse zwischen Flüelen und Erstfeld erhalten bleibt.

Die markante Steigerung des Fernverkehrsangebots mit Schwerpunkt der Halte im Kantonsbahnhof Altdorf bildet die Grundlage für die Neuausrichtung des regionalen Busverkehrs auf den Kantonsbahnhof Altdorf. Daneben wird sichergestellt, dass die starke Busverbindung auf der Längsachse zwischen Flüelen und Erstfeld erhalten bleibt.

Zwischen Erstfeld und Göschenen erfolgt der Regionalverkehr mit einer stündlichen Busverbindung (Bahnersatz) zur Erschliessung der Siedlungsgebiete.

In Abbildung 6 ist das zukünftige Linienkonzept mit der grundsätzlichen Angebotsdichte dargestellt. Die genauen Fahrpläne und Anschlüsse werden im jeweiligen Fahrplanverfahren publiziert und nach einer Vernehmlassung festgelegt. Sie sind insbesondere abhängig vom nationalen Bahnfahrplan und können sich im Lauf der Zeit leicht verändern. Der Fahrplan der Buslinien wird grundsätzlich auf die Anschlusssicherung an den Bahnhöfen ausgerichtet. Bedient eine Buslinie mehrere Bahnhöfe, so werden nach Möglichkeit diejenigen Anschlüsse gewährleistet, die den grössten Kundennutzen bringen.

Folgende Besonderheiten sind zu erwähnen:

- **Bahnanschluss in Göschenen**
Aufgrund der Bedeutung der Verkehrsströme sind die Bahntransportketten (SBB-MGB) in Göschenen schlank von und nach Andermatt ausgerichtet. Das Urner Oberland (Bahnersatz) ist ebenfalls prioritär Richtung Regionalzentrum Andermatt (MGB) ausgerichtet. Eine zusätzliche Anbindung von und nach Süden (SBB) ist zum heutigen Zeitpunkt kaum nachgefragt, mit hohen Kosten verbunden und wirtschaftlich derzeit nicht umsetzbar.
- **Bahnanschluss in Erstfeld**
In Erstfeld ist der Anschluss zwischen der Buslinie und dem IR von/nach Norden gewährleistet.
- **Wirtschaftlichkeit ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen**
In den Hauptverkehrszeiten wird heute der ½-h-Takt bis Amsteg angeboten. Ein zusätzlicher Bus-Kurs-umlauf, der einen ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen (und umgekehrt) erlauben würde, ist wirtschaftlich nicht vertretbar und nicht finanzierbar. Es besteht bereits ein stündliches Parallelangebot zum Bus auf der Schiene, wodurch eine schnelle Direktverbindung zwischen Erstfeld und Göschenen (und umgekehrt) angeboten wird. Ein zusätzlicher Buskurs würde die Gotthard-Bergstrecke erheblich konkurrenzen und in ihrem Bestand gefährden. Ein ½-h-Takt auf der Strasse generiert kaum Mehrkunden, sondern senkt die Wirtschaftlichkeit und den Kostendeckungsgrad. Die Mitfinanzierung durch den Bund wäre in Frage gestellt.

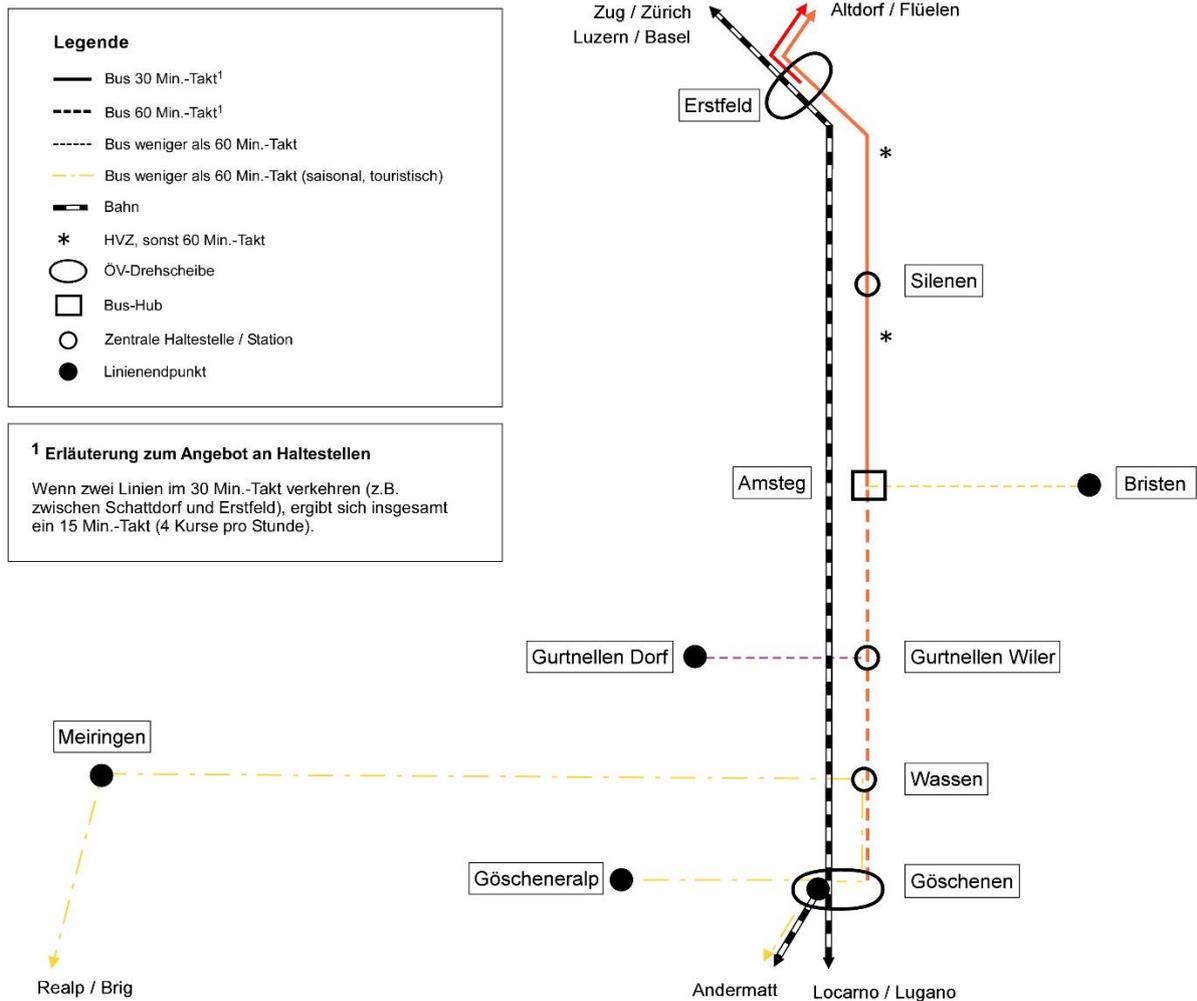


Abbildung 6: Linienetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Mitte

7.2 Massnahmen ÖV

Im Bereich Mitte ergibt sich wenig Massnahmenbedarf im Grundangebot, da das heutige Buskonzept beibehalten wird. Als wesentliche Massnahme ist die Neugestaltung des Postplatzes in Amsteg vorgesehen:

- multimodales Busterminal in Amsteg als Umsteigeknoten zwischen dem Bus im unteren Reusstal und in Richtung Maderanertal im Raum Post- und Beckplatz

Um die Zuverlässigkeit des Busbetriebs sicherzustellen, sind zukünftig neben den externen Störquellen auch die internen Störquellen möglichst zu reduzieren. Wesentliche, unberechenbare Zeitverluste entstehen durch den Billetverkauf in den Fahrzeugen. Mit den folgenden Massnahmen soll dem entgegengewirkt werden:

- Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge, insbesondere durch digitale Lösungen

Weiter stellt die Überprüfung der Sicherheit an den Bushaltestellen eine Daueraufgabe dar, die zu Optimierungen der Lage einzelner Haltepunkte führen kann:

- Überprüfung und Optimierung der Lage von Bushaltestellen (Daueraufgabe)

Schliesslich sind die Auflagen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz im öffentlichen Verkehr umzusetzen:

- Anpassung der Bushaltestellen an die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz

Schliesslich werden die Bedürfnisse der Gemeinden im Bereich Mitte nach einer besseren Anbindung an den Kantonsbahnhof Altdorf und mögliche Massnahmen dafür im Rahmen des Berichts zur öV- Erschliessung der ländlichen Regionen im Kanton Uri durch die Volkswirtschaftsdirektion (VD) untersucht.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen und der langfristigen Massnahmenplanung im AfT. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
	Massnahmen rGVK		
Ö 1	Multimodales Busterminal in Amsteg als Umsteigeknoten zwischen dem Bus im unteren Reusstal und in Richtung Maderanertal im Raum Post- und Beckplatz	Kanton, Gde Silenen, AAGU, Postauto	2
Ö 2	Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge mit digitalen Lösungen	AAGU, Postauto, Kanton	1
Ö 3	Überprüfung und Optimierung der Lage von Bushaltestellen (Daueraufgabe)	Kanton	1
Ö 4	Anpassung der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz unter Beachtung der Verhältnismässigkeit (gem. RR-Beschluss)	Kanton, Gemeinden	2
Ö 5	Witterungsschutz bei wichtigen Haltestellen (zusammen mit Strassensanierungen)	Kanton, Gemeinden	1, 2
Ö 6	Konzeptstudie für die bessere Anbindung der Seitentäler und kleineren Gemeinden an den Kantonsbahnhof Altdorf	Kanton	1

Die Massnahmenliste entspricht dem Handlungsbedarf und dem Planungsrahmen im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK und des Verkehrsplans. Bei der Projektierung werden die Massnahmen konkretisiert und bei Bedarf auf veränderte Randbedingung angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

* A: in Arbeit/Ausführung; 1: bis 2021; 2: mittelfristig; 3: langfristig

8 Strassennetz und Massnahmen

8.1 Kantonaies Strassennetz

Das Kantonsstrassennetz für den Entwicklungshorizont des rGVK ist in der Abbildung 7 dargestellt. Dabei wird zwischen dem Basisnetz (wichtige Verbindungen und Durchleiten des Verkehrs) und dem Ergänzungsnetz (übrige Kantonsstrassen, insbesondere Anbindung der kleineren Gemeinden) unterschieden. Eine Wintersperre gilt auf der Kantonsstrasse über den Sustenpass ab Färnigen. Die weitere Unterteilung und Konkretisierung der Anforderungen an die Kantonsstrassen erfolgt in der Strategie Strasse, die vom Regierungsrat festgelegt wird.

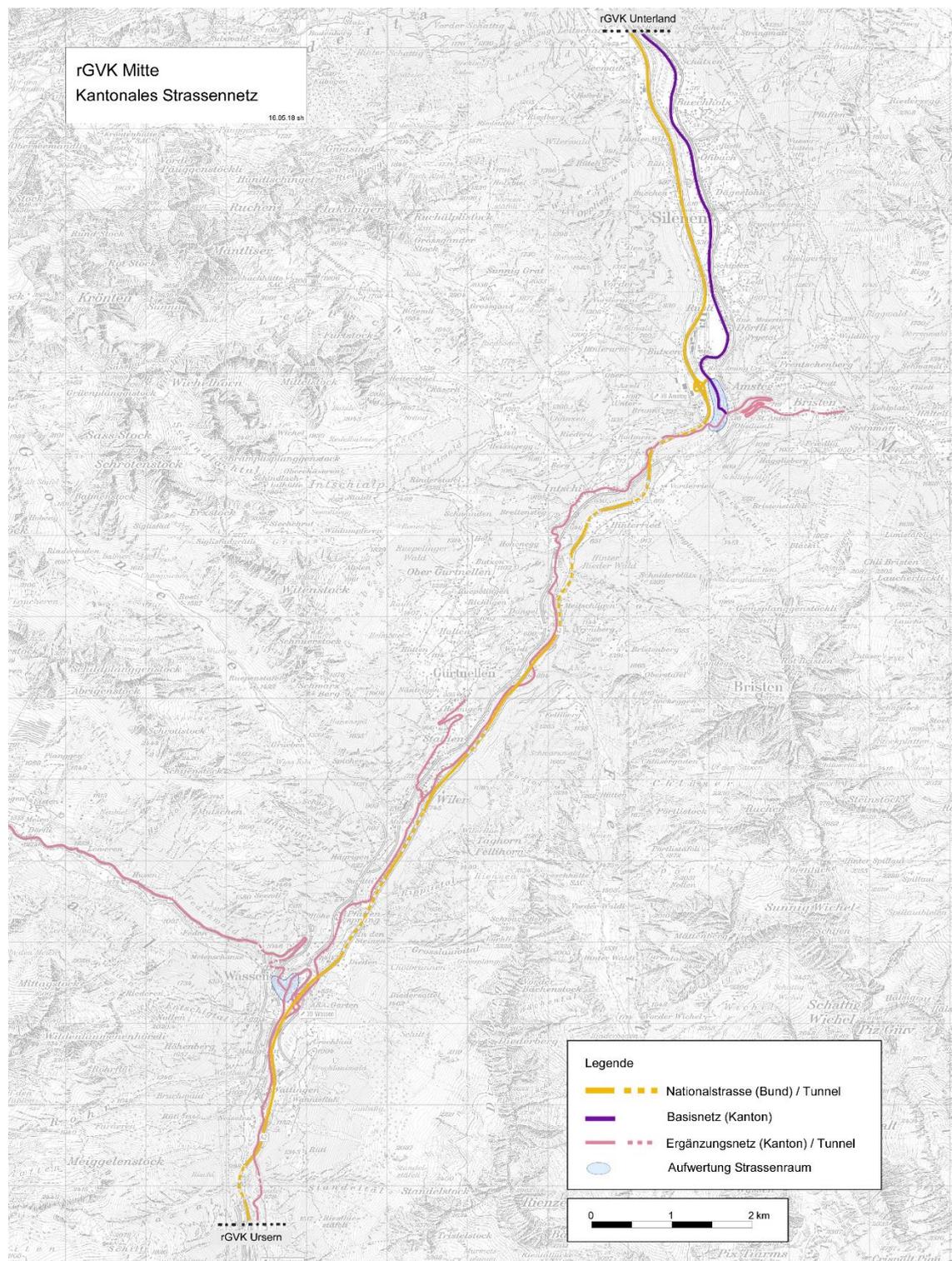


Abbildung 7: Kantonaies Strassennetz Bereich Mitte

8.2 Massnahmen im Strassennetz

Das bestehende Kantonsstrassennetz im Bereich Mitte genügt grundsätzlich den Anforderungen der Erschliessung und der Leistungsfähigkeit. In den Sommermonaten ergeben sich jedoch Probleme durch den Rückstau zwischen Wassen und Göschenen, der durch den Ausweichverkehr bei Stau auf der A2 und die Überlastung des Kreisels in Göschenen entsteht. Das ASTRA plant eine verkehrstechnische Optimierung in den Anschlüssen (Dosierung) und am Kreisel Göschenen.

Weiter sind die Ortsdurchfahrten von Amsteg und Wassen heute sicherheitstechnisch und gestalterisch unbefriedigend. Sie werden mit einem Sanierungsprojekt aufgewertet. Die übrigen Probleme im Kantonsstrassennetz betreffen vor allem Konflikte mit dem Langsamverkehr. Die entsprechenden Massnahmen sind in Kapitel 9 beschrieben.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen und der langfristigen Massnahmenplanung im AfT. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
Übergeordnete Massnahmen			
SB 1	Verkehrstechnische Massnahmen am Kreisel Göschenen zur Verbesserung der Stausituation zwischen Wassen und Göschenen	ASTRA, Kanton	A
SB 2	Abflussdosierung der Ausfahrten A2(37) Erstfeld, A2(38) Amsteg (bei Bedarf) und A2(39) Wassen bei Rückstau auf der Autobahn	ASTRA	A
Massnahmen rGVK			
S 1	Aufwertung Strassenraum und Sicherheitsmassnahmen (z.T. Kernfahrbahn) in der Ortsdurchfahrt Amsteg	Kanton	A
S 2	Aufwertung Strassenraum und Knotensanierung auf der Gotthardstrasse in Wassen	Kanton	A
S 3	Aufwertung Strassenraum und Sicherheitsmassnahmen auf der Sustenstrasse in Wassen (mit S2)	Kanton	A
S 4	Überprüfung und Anpassung der Funktionen und Erschliessungsqualitätsstufen (EQS) der Kantonsstrassen (Strategie Strasse)	Kanton	1

Die Massnahmenliste entspricht dem Handlungsbedarf und dem Planungsrahmen im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK. Bei der Projektierung werden die Massnahmen konkretisiert und bei Bedarf auf veränderte Randbedingung angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

* A: in Arbeit/Ausführung; 1: bis 2021; 2: mittelfristig; 3: langfristig

9 Langsamverkehrsnetze und Massnahmen

9.1 Veloroutennetz

Im Rahmen der rGVK wird erstmals das Netz der kantonalen Velorouten erarbeitet. Im Urner Talboden wurde hierfür ein Veloverkehrskonzept erstellt [4]. Für die Erarbeitung des künftigen Veloroutennetzes wurden die Kriterien der VSS Normen beigezogen und das heutige Netz basierend auf den künftigen Verkehrsdaten 2025 in Qualitätsstufen eingeteilt. Ergänzt wurde die Analyse durch eine umfassende Mängelkarte und Auswertung der Unfallstatistik. Für den Bereich Mitte wurde diese Erarbeitung analog durchgeführt [5].

Das Veloroutennetz berücksichtigt die relevanten Wunschlinien, welche auf geeignete Verkehrsträger (Strasse, Weg) im Verkehrsnetz umgelegt werden. Bei der Umlegung der Wunschlinien „Alltagsverkehr (Arbeit, Versorgung, Schule)“ wird darauf geachtet, dass möglichst direkte Wege entstehen. Bei der Anwendung des Wunschliniennetzes „Freizeit“ hingegen werden zu Gunsten der optischen Attraktivität und der Sicherheit für spezielle Benutzergruppen (wie z.B. kleine Kinder) auch Umwege in Kauf genommen.

Das kantonale Veloroutennetz wird in kantonale Hauptrouten und kantonale Nebenrouten gemäss folgenden Grundsätzen unterteilt.

- Kantonale Hauptvelorouten:
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonomer oder überkommunaler Bedeutung.
- Kantonale Nebenvelorouten:
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonomer oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele.

Das kantonale Veloroutennetz wird durch die kommunalen Veloroutennetze ergänzt. Diese sind in den gemeindlichen Verkehrsplänen festzulegen. Die kommunalen Velorouten haben folgende Funktion: Erschliessung sämtlicher kommunaler Ziele, die keine übergeordnete Bedeutung haben.

Im Bereich Mitte, der nicht dicht besiedelt ist und in welchem die topographischen Verhältnisse meist einen erhöhten Widerstand gegen die Velobenützung darstellen, umfassen die kantonalen Velorouten die Verbindungen zwischen den Gemeinden auf den bestehenden Kantonsstrassen (s. Abbildung 8). Reine Freizeitrouten, insbesondere Bikerouten, werden vom ARE festgelegt und sind im Plan der Velorouten nur zur Orientierung und nur soweit, wie es für das Verständnis des Gesamtnetzes zweckmässig ist, dargestellt. Die Bikerouten verlaufen auf bestehenden Wegen.

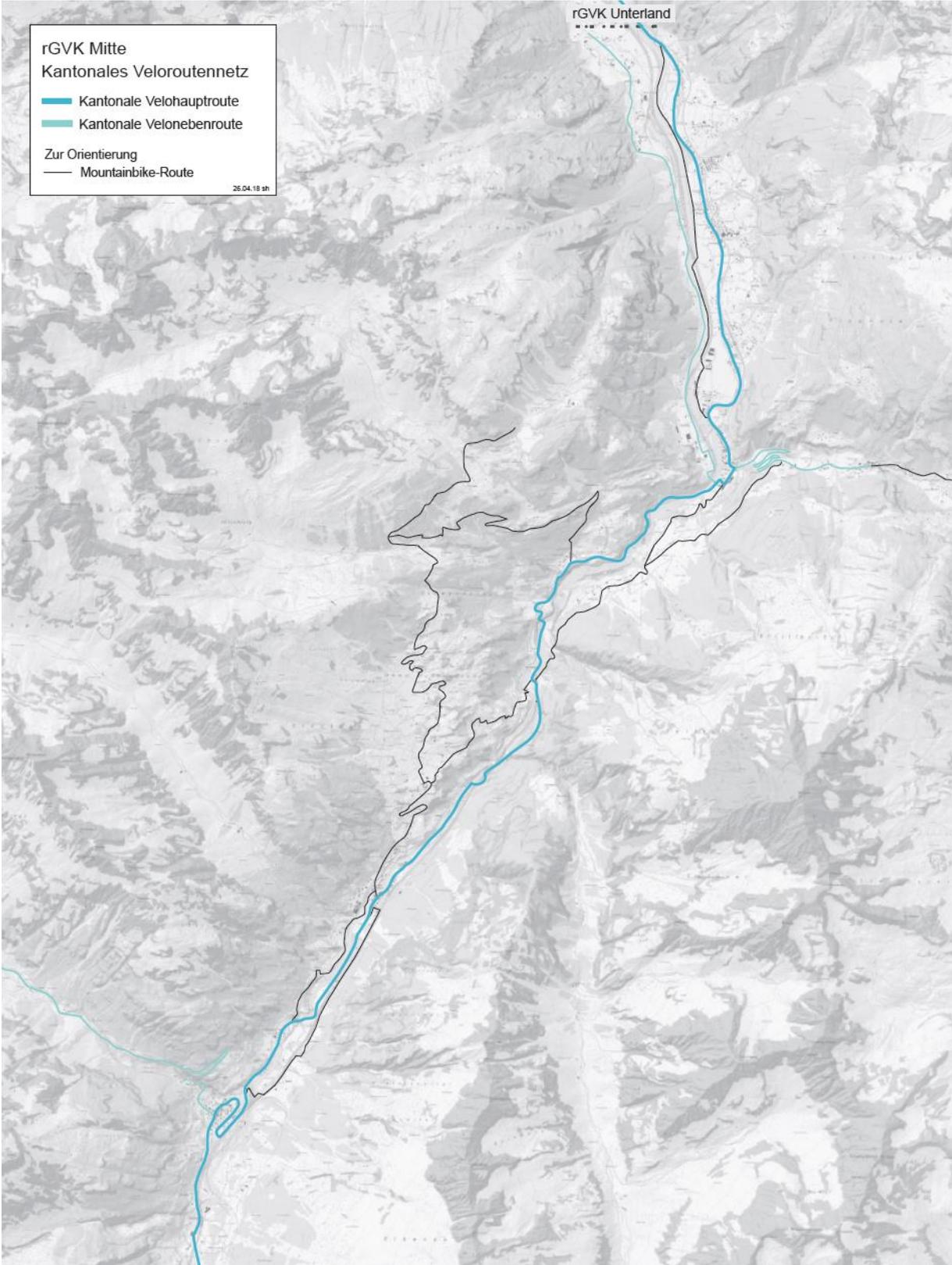


Abbildung 8: Kantonale Velorouten im Bereich Mitte

9.2 Massnahmen für den Veloverkehr

Grundlage für die Massnahmen im Veloverkehr bildet das Arbeitspapier „Veloroutennetz Mitte“ [5]. Aufgrund der Bedeutung der Velorouten und der Qualität der spezifischen Anlagen bzw. deren Mängel werden die Infrastrukturmassnahmen gemäss der nachstehenden Tabelle vorgesehen. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen und der langfristigen Massnahmenplanung im Aft. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
	Massnahmen rGVK		
V 1	Silenen, Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch-Plattentalbach: Verbesserung Veloführung (Rad-/ Fussweg)	Kanton	1
V 2	Silenen, Gotthardstrasse, Abschnitt Schützen bis Öfibach: Verbesserung Veloführung	Kanton	1
V 3	Silenen, Gotthardstrasse, Abschnitt Öfibach bis Ortsbeginn Amsteg: Verbesserung Veloführung	Kanton	2

Die Massnahmenliste entspricht dem Handlungsbedarf und dem Planungsrahmen im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK. Bei der Projektierung werden die Massnahmen konkretisiert und bei Bedarf auf veränderte Randbedingung angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

Bei der Beurteilung der Notwendigkeit einer getrennten Führung des Veloverkehrs auf Kantonsstrassen gelangen die Erkenntnisse des Forschungsauftrages „Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer“ [6] zur Anwendung. Aufgrund der tiefen Verkehrsbelastungen sind zwischen Amsteg und Göschenen sowie auf den Seitenstrassen keine Infrastrukturmassnahmen für Velofahrende erforderlich.

Neben den Massnahmen auf den Strecken sind Massnahmen an den Zielpunkten und allgemeine Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des Veloverkehrs notwendig. Hierzu werden die folgenden Massnahmen definiert, welche Daueraufgaben darstellen und laufend bzw. im Zusammenhang mit Strassenprojekten umgesetzt werden sollen:

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	Massnahmen rGVK	
V 4	Allgemeine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr	Kanton, Gemeinden
V 5	Allgemeine Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs als Teil Mobilitätsmanagement	Kanton, Gemeinden
V 6	Vollständige Signalisation für den Veloverkehr einrichten	Kanton, Gemeinden
V 7	Veloabstellanlagen bei ÖV-Knotenpunkten und bei wichtigen ÖV-Haltestellen vorsehen ^o	Kanton, Gemeinden

^o Im Agglomerationsprogramm wurde eine Liste mit folgenden Standorten im Bereich Mitte eingereicht: Gemeindehaus Silenen; Efibach Silenen; Schulhaus Amsteg.

* A: in Arbeit/Ausführung; 1: bis 2021; 2: mittelfristig; 3: langfristig

Bei wichtigen Abstellanlagen sollen Ladestationen und geeignete Sicherungsmöglichkeiten für E-Bikes vorgesehen werden.

9.3 Fusswegnetze

Innerhalb von Siedlungsgebieten sind die Fusswegnetze in der Regel sehr dicht. Sie setzen sich aus den strassenbegleitenden Gehwegen (Trottoirs) entlang von Kantons- und Gemeindestrassen sowie aus strassenunabhängigen Wegen zusammen.

Zwischen den Siedlungsgebieten bzw. den Gemeinden werden Fusswege entlang der Kantonsstrassen vorgesehen, wenn die Fussverbindungen im Alltagsverkehr eine gewisse Bedeutung aufweisen und die Verkehrsmenge einen Fussgängerschutz bedingt. Die reinen Freizeitleistungswege (Wanderwege) werden durch das ARE gemäss dem eidg. Wanderweggesetz geplant und ausserhalb des rGVK dargestellt.

9.4 Massnahmen für den Fussverkehr

Die Massnahmen für den Fussverkehr umfassen einerseits die Ergänzung und Anpassung von Trottoirs entlang von kantonalen Strassen und die Behebung von Sicherheitsdefiziten.

Für die Anordnung von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen gelten die folgenden Grundsätze:

Kantonsstrasse innerorts: in der Regel beidseitige Trottoirs

Kantonsstrasse ausserorts: einseitiges Trottoir in Abhängigkeit vom Fussgängeraufkommen und der Funktion der Strasse

Die Wanderwege werden durch das ARE geplant und sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans.

Zusammenfassend ergeben sich die folgenden Massnahmen als Daueraufgaben für den Fussverkehr:

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	Massnahmen rGVK	
F 1	Ergänzung/Anpassung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen im Rahmen von Strassenprojekten	Kanton
F 2	Behebung von Sicherheitsproblemen, insbesondere bei Fussgängerstreifen und behindertengerechte Ausgestaltung der Querungen	Kanton, Gemeinde
F 3	Sicherstellung der Abstimmung zwischen kantonalen und kommunalen Fusswegnetzen im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Planungen	Kanton, Gemeinde

10 Wirkung des rGVK

10.1 Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes

In Anlehnung an das rGVK Unterland werden die Massnahmen des rGVK Mitte den vier vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien zugeteilt. Für jede Massnahme wird in der nachstehenden Tabelle dargestellt, zu welchem Unterkriterium diese einen positiven Beitrag liefert.

Die Tabelle veranschaulicht, dass die Massnahmen des rGVK die Qualität des Verkehrssystems als Ganzes verbessern und schwergewichtig Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs darstellen. Damit einher geht die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduktion der Umweltbelastungen, womit die Zielsetzung des Richtplans nach einer Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung erfüllt wird.

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern				WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen			
1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	S1 S2 S3 V1 V2	V3 V4 V5 V6 V7	F1 F2 F3	1. Erhöhung der objektiven Sicherheit	Ö3 S1 S2 V4 V6	S3 V4 V6	F1 F2
2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	Ö1 Ö2 Ö3	Ö4 Ö5 V7					
3. Verbesserung des Strassennetzes	SB1 SB2	S1 S2					
4. Verbesserung der Erreichbarkeit	SB1 SB2 S4	V1 V2 V3		2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit	S1 S2 S3		
5. Verbesserung der Intermodalität	Ö1	V7					
6. Nachfrageseitige Massnahmen							
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern				WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern			
3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	SB2 S1	S2 S3	Ö1	1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	V1 V2 V3	V4 V5 V6 V7	V6 V7
				2. Reduktion der Lärmemissionen	SB2		

11 Umsetzung

Die Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger im vorliegenden rGVK sind mit einer Priorität versehen, welche einerseits die Bedeutung bzw. die Dringlichkeit der Realisierung abbildet und andererseits die im Zeitpunkt der Erstellung des Berichts sowie des Verkehrsplans bekannten oder absehbaren Realisierungshorizonte berücksichtigt. Es ist leicht zu erkennen, dass der Umfang der Massnahmen zur Erreichung des vom Richtplan vorgezeichneten Zielbild für die Raum- und Infrastrukturgestaltung finanzielle Mittel des Kantons benötigt, die über einen längeren Zeitraum etappiert werden müssen.

Die Massnahmen werden unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel entsprechend ihrer Dringlichkeit schrittweise realisiert. Die zuständigen Direktionen (BD/VD) werden dazu eine Umsetzungsplanung erarbeiten und über die ordentlichen Budgetierungs- und Finanzierungsinstrumente zum Entscheid vorlegen.

Analog zum rGVK Unterland wird vorgesehen, ein Umsetzungsreporting zu erstellen und fortzuschreiben. Damit wird eine Gesamtsicht gewährleistet, in der die kantonalen Massnahmen im Verkehrsbereich flächendeckend beurteilt und bei Bedarf unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen oder Rahmenbedingungen angepasst werden können. Insbesondere wird damit eine Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat ermöglicht, die notwendigen Prioritäten zu setzen, wenn sich zeigen sollte, dass die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen die verfügbaren Mittel übersteigen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass zusammenhängende Massnahmen nur teilweise umgesetzt werden.

Anhang

Anhang 1 Abkürzungsverzeichnis

Anhang 2 Quellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AP	Agglomerationsprogramm
BAV	Bundesamt für Verkehr
BD	Baudirektion (Kanton Uri)
BFS	Bundesamt für Statistik
EQS	Erschliessungsqualitätsstufen
Ew	Einwohner/innen
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FlaMa	Flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeuge
HVZ	Hauptverkehrszeiten
LV	Langsamverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
NVZ	Normalverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SVZ	Spätverkehrszeiten
StrG	Strassengesetz Kanton Uri
VD	Volkswirtschaftsdirektion (Kanton Uri)
WOV	West-Ost-Verbindung

Quellenverzeichnis

- [1] Kanton Uri. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, 3. Generation, Bericht vom 4. August 2016 (RRB 13. September 2016).
- [2] Kanton Uri. rGVK Urner Unterland, Synthesebericht. Juni 2019.
- [3] Justizdirektion Kanton Uri. Umsetzung RPG-Revision, Richtplananpassung 2016.
- [4] Amt für Tiefbau Kanton Uri. Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, TEAMverkehr.Zug. 3. August 2016.
- [5] Kanton Uri, Amt für Tiefbau. rGVK Mitte, Veloroutennetz für den Bereich Mitte, S-ce consulting AG. März 2017.
- [6] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).