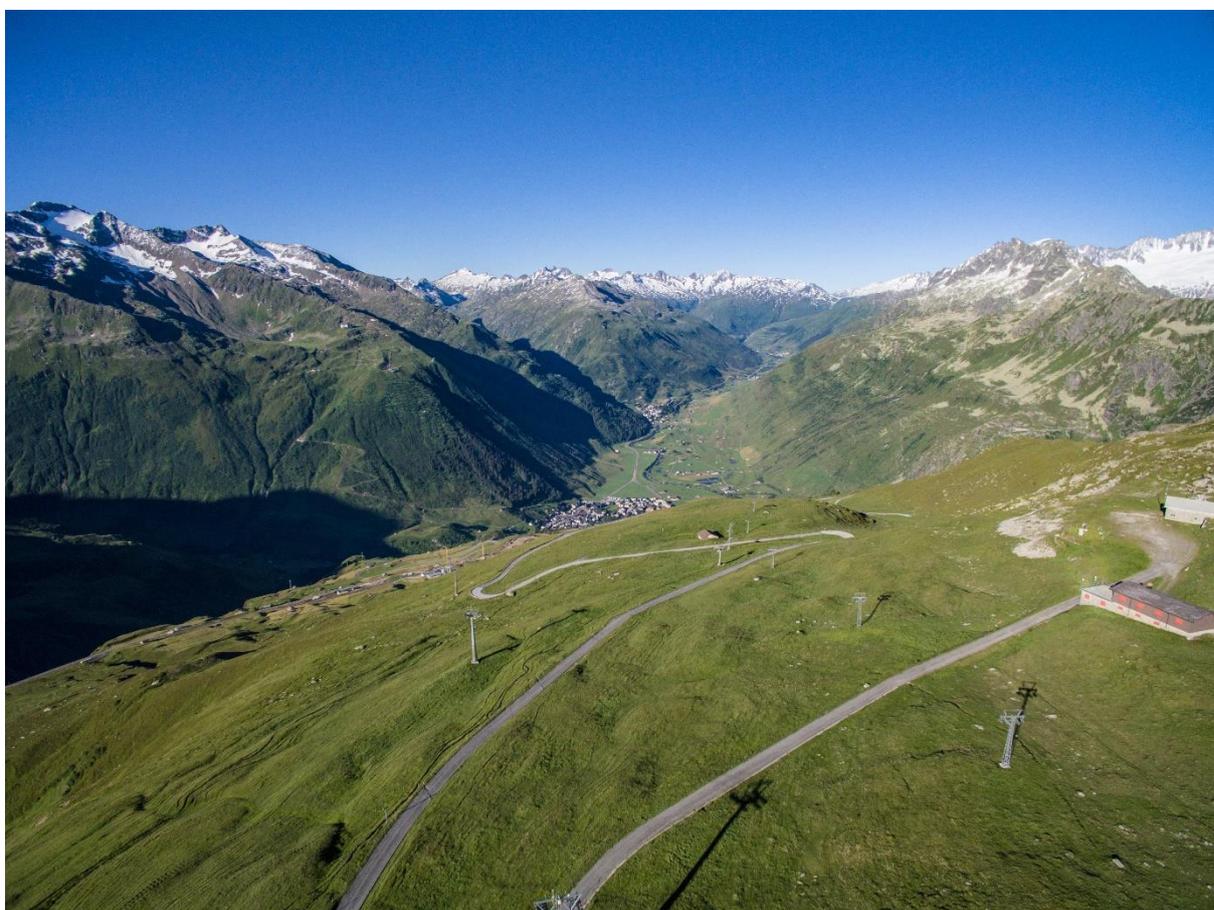




Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern



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	7
1	Inhalt und Abgrenzung	9
1.1	Einleitung	9
1.2	Aufgabe gemäss Strassengesetz	9
1.3	Aufbau und Gliederung.....	9
1.4	Inhaltliche Abgrenzungen	11
1.5	Perimeter Ursern	12
2	Vorgehen und Grundlagen.....	13
2.1	Vorgehen	13
2.2	Grundlagen	13
3	Raumentwicklung	14
3.1	Raumkonzept gemäss kantonalem Richtplan.....	14
3.1.1	Grundsätze	14
3.1.2	Raumstruktur	14
3.1.3	Raumkonzept	15
3.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose	16
3.2.1	Bevölkerungsprognose.....	16
3.2.2	Beschäftigtenprognose	16
3.3	Tourismusentwicklungsraum.....	16
3.3.1	Festlegung im Richtplan.....	16
3.3.2	Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt	16
4	Mobilitätsentwicklung.....	18
4.1	Einleitung.....	18
4.2	Strassenverkehr	18
4.2.1	Ausgangslage.....	18
4.2.2	Zukünftiger Verkehr aus der Beschäftigungsentwicklung	19
4.2.3	Tourismus- und Freizeitverkehr TRA	19
4.2.4	Tagestourismus ASS.....	20
4.3	Öffentlicher Verkehr	20
4.3.1	Ausgangslage.....	20
4.3.2	Zukünftiger Regionalverkehr aus der Beschäftigungsentwicklung.....	22
4.3.3	Tourismus- und Freizeitverkehr TRA	22
4.3.4	Tagestourismus ASS.....	22
4.4	Langsamverkehr.....	23
4.4.1	Ausgangslage.....	23
4.4.2	Zukünftige Entwicklung.....	23
5	Ziele und Handlungsbedarf Mobilität	24
5.1	Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten.....	24
5.2	Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems	24
5.3	Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems	25

6	Strategien	26
6.1	Gesamtstrategien	26
6.2	Teilstrategien öffentlicher Verkehr.....	26
6.2.1	Übersicht.....	26
6.2.2	Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung	26
6.3	Teilstrategien Strassenverkehr und Parkierung.....	28
6.3.1	Teilstrategien Strassenverkehr	28
6.3.2	Teilstrategien Parkierung	28
6.4	Teilstrategien Langsamverkehr.....	29
6.4.1	Abgrenzung	29
6.4.2	Teilstrategien Veloverkehr	29
6.4.3	Teilstrategien Fussverkehr	30
7	ÖV-Netz und Massnahmen	31
7.1	Übergeordnetes Bahnsystem	31
7.2	ÖV-Netz im Bereich Ursern.....	31
7.3	Massnahmen ÖV.....	32
8	Strassennetz und Massnahmen	35
8.1	Kantonales Strassennetz.....	35
8.2	Massnahmen im Strassennetz	35
9	Parkierung, Massnahmen	37
9.1	Vorbemerkungen.....	37
9.2	Übergeordnete Festlegungen.....	37
9.2.1	Bewilligte Parkfelder für das TRA im Endzustand	37
9.2.2	Parkplatzauflagen für die Skiarena ASS.....	37
9.2.3	Gesamtbilanz Parkfelder TRA und Skiarena im Endzustand	38
9.2.4	Car-Parkplätze und Car-Haltestellen	39
9.2.5	Sommerparkierung Oberalppass	39
9.2.6	Winterparkierung Realp.....	39
9.3	Massnahmen	39
9.3.1	Parkraumstandorte.....	39
9.3.2	Zuordnung der Parkfelder	41
9.3.3	Shuttle-Bus in Andermatt.....	41
9.3.4	Besondere Festlegungen für das P+R Göschenen.....	42
9.3.5	Parkraumbewirtschaftung.....	43
9.3.6	Parkleitsystem und Parkraummanagement	43
9.3.7	Massnahmenliste.....	44
10	Langsamverkehrsnetze und Massnahmen	46
10.1	Veloroutennetz.....	46
10.2	Massnahmen für den Veloverkehr	47
10.3	Fusswegnetze	48
10.4	Massnahmen für den Fussverkehr.....	48

11	Wirkung des rGVK	50
11.1	Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes	50
12	Umsetzung	51
Anhang	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri	10
Abbildung 2:	Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans	11
Abbildung 3:	Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Ursern	12
Abbildung 4:	Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Ursern	15
Abbildung 5:	Durchschnittliche Tägliche Personenfrequenzen auf den Strecken der MGBahn 2006 und 2016	21
Abbildung 6:	Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr (Grundangebot)	27
Abbildung 7:	Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Ursern	32
Abbildung 8:	Kantonales Strassennetz Bereich Ursern	35
Abbildung 9:	Gesamtbilanz Parkfelder TRA und Skiarena	38
Abbildung 10:	Parkraumkonzept	40
Abbildung 11:	P+R Göschenen in der Zwischenphase	42
Abbildung 12:	Endzustand Parkierung Göschenen	43
Abbildung 13:	Kantonale Velorouten im Bereich Ursern	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Kenngrossen der Entwicklung aufgrund des Tourismusresorts Andermatt gemäss [4]	17
Tabelle 2:	Verkehrsbelastung MIV in der Schöllenen	18
Tabelle 3:	Zusätzlicher Verkehr (MIV) in der Schöllenen aus der Beschäftigungsentwicklung.....	19
Tabelle 4:	Zusätzliche Belastung der Schöllenen aus Tourismus- und Freizeitverkehr (MIV).....	20
Tabelle 5:	Zusätzlicher Verkehr (MIV) in der Schöllenen aus Tagestourismus (guter Saisontag Winter)	20
Tabelle 6:	Fahrgäste Ortsverkehr und Nachtbus [Quelle: Gemeinde Andermatt / AWÖV / AUT].....	21
Tabelle 7:	Trimodaler Modal Split.....	21
Tabelle 8:	Zusätzlicher Verkehr (ÖV) aus der Beschäftigungsentwicklung	22
Tabelle 9:	Abschätzung des zusätzlichen Verkehrs (ÖV) im Tagestourismus (guter Saisontag Winter)	22
Tabelle 10:	Bewilligte Parkfelder für das Tourismusresort.....	37
Tabelle 11:	Bewilligte Parkfelder Seite Uri für die Skiarena	38
Tabelle 12:	Aufteilung der Parkfelder TRA und Skiarena nach Standorten	39
Tabelle 13:	Zuordnung der Parkfelder auf die einzelnen Standorte	41
Tabelle 14:	Zuordnung der Massnahmen zu den Wirksamkeitskriterien des Bundes	50

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 Ursern umfasst die Gemeinden Andermatt, Göschenen, Hospental und Realp. Die aktualisierte Fassung enthält verschiedene 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 Vorgaben des kantonalen Richtplans für eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Für den Bereich Ursern werden spezifische Zielsetzungen ergänzt. Es werden fünf Gesamtstrategien für das Verkehrssystem formuliert, die mit Teilstrategien für die verschiedenen Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr und Parkierung, Langsamverkehr) konkretisiert werden.

Aus den Strategien werden die kantonalen Verkehrsnetze abgeleitet und abgebildet. Für den öffentlichen Verkehr werden die Erschliessungsgrundsätze und die grundsätzlichen Anforderungen an die Entwicklung des ÖV-Angebots definiert. 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. Besonderes Augenmerk liegt auf der Koordination zwischen den kantonalen und kommunalen Netzen und den von Privaten entwickelten Tourismusinfrastrukturen.

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 49 Massnahmen und Massnahmenbündel aufgeführt, wovon 16 den öffentlichen Verkehr, 8 den Strassenverkehr, 13 die Parkierung und 12 den Langsamverkehr betreffen. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die Beteiligten aufgeführt.

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, des Langsamverkehrs und des ruhenden Verkehrs darstellen. Damit einher geht die Verbesserung der Siedlungsqualität und die Eingrenzung der Umweltbelastungen, womit die Zielsetzung des Richtplans nach einer guten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfüllt wird.

Die einzelnen Massnahmen sind aufgrund ihrer Dringlichkeit bzw. des Planungsstands 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

Im August 2008 hat der Regierungsrat das erste regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Ursern [1] verabschiedet. Auslöser für das rGVK Ursern (2008) war die Planung des Tourismusresorts Andermatt (TRA). Das rGVK hatte zum Ziel, die übergeordneten (kantonalen) Vorgaben im Hinblick auf die Erarbeitung der Quartiergestaltungspläne (QGP) für das TRA zu konkretisieren und die übergeordneten Verkehrsmassnahmen im Einklang mit dem Realisierungszeitplan des TRA zu definieren.

In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass die Realisierung des TRA in kleineren Schritten und in einem ausgedehnteren Zeitplan erfolgt als ursprünglich geplant. Als weitere, wesentliche Veränderung der Ausgangslage ist die Planung der Erneuerung und des Ausbaus der Skiinfrastrukturen Urserntal-Oberalp zu betrachten. Diese werden zu einer gemeinsamen Skiarena Andermatt - Sedrun (Skiarena) zusammengeführt. Am 30. Mai 2014 bewilligte das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Ausbau der Anlagen unter gewissen Auflagen, die insbesondere die Verkehrserschliessung betreffen.

Die Massnahmen des rGVK (2008) haben naturgemäss die Auflagen für den Ausbau der Skiarena nicht berücksichtigt. Das vorliegende rGVK Ursern berücksichtigt diese aktualisierten Planungen und erstellt eine Gesamtsicht für die koordinierte Entwicklung des Verkehrssystems im Einklang mit der angestrebten Entwicklung der wichtigen Tourismusregion für den Kanton Uri.

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.

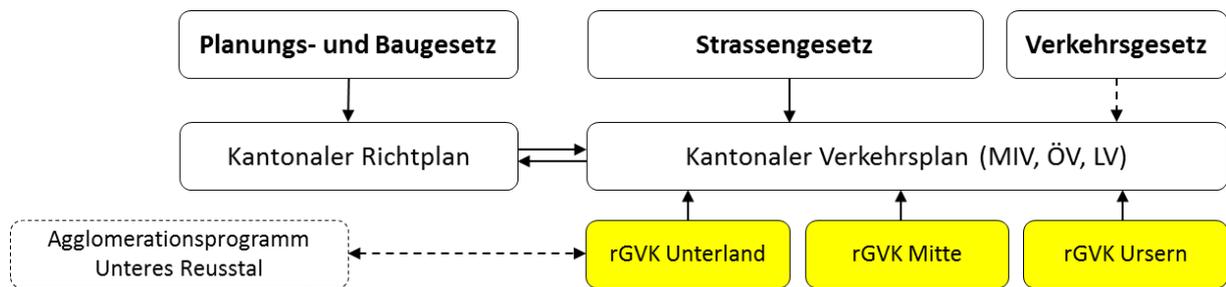


Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri

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 dort für die sogenannte dritte Generation ein Agglomerationsprogramm unter Federführung des Amts für Raumentwicklung erarbeitet werden konnte.

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, Gurtnellen 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 in 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.

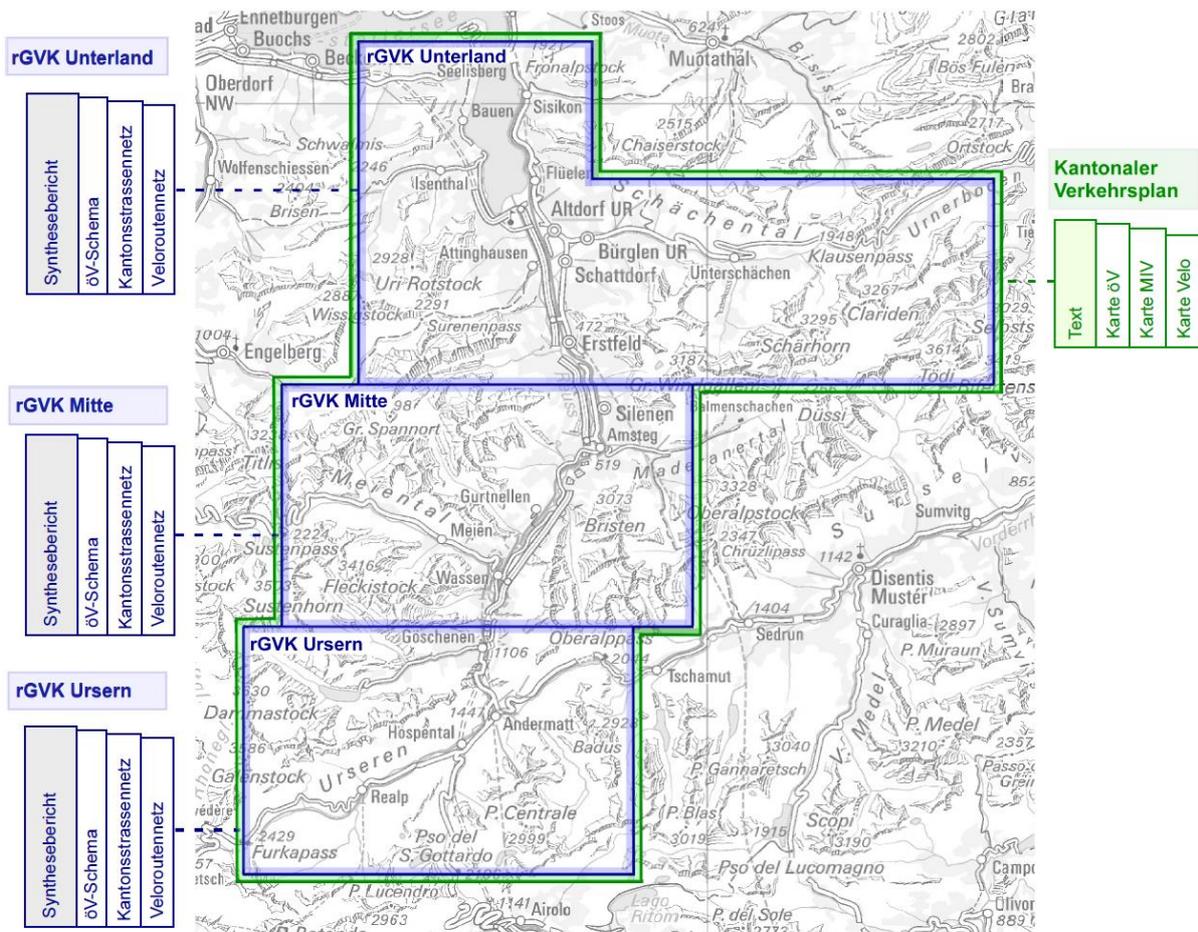


Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans

Im Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal 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 2008 im rGVK 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 Reiscars, 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 Ursern

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

Der Perimeter «Ursern» umfasst die Gemeinden Göschenen, Andermatt, Hospental und Realp.



Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Ursern

2 Vorgehen und Grundlagen

2.1 Vorgehen

Das rGVK Ursern stellt im Wesentlichen eine Aktualisierung und Ergänzung des rGVK Ursern (2008) [1] dar. Aktualisiert werden insbesondere die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan, Anpassung 2016 [2] und die zwischen 2008 und 2017 eingetretenen Veränderungen. Vor allem sind dies die Plangenehmigungsverfügung für den Ausbau der Skiinfrastrukturen [3], der geänderte Realisierungszeitraum für das Tourismusresort Andermatt (TRA) und die zwischenzeitlichen, übergeordneten Entscheide zu einzelnen, im rGVK (2008) vorgesehenen Massnahmen.

Bei der Erarbeitung des rGVK Ursern wurden die Andermatt-Sedrun-Sport AG (ASS) und die Andermatt Swiss Alps AG (ASA) für die Aktualisierung des Themas «Parkierung» einbezogen. Mit den grossen Investitionen in die Bergbahnen und in das TRA bestimmen diese beiden Gesellschaften die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Urserntal und darüber hinaus. Weiter erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde Andermatt, die parallel zum rGVK das kommunale Verkehrskonzept (kVK) überarbeitet. So konnte eine breite Abstimmung zwischen den kantonalen und den gemeindlichen Massnahmen im Verkehrsbereich sichergestellt werden.

Die weiteren Begehren und Anliegen von regionaler Bedeutung wurden zusammen mit allen vier Gemeinden des rGVK-Perimeters 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. Das Kapitel «Parkierung» wurde auf den aktuellen Stand der Vorgaben für das DP 48 bezüglich des P+R Göschenen angepasst. 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 sind die folgenden Dokumente:

- Kantonaler Richtplan (2016) [2]
- Plangenehmigung und Konzession für die Skiinfrastrukturanlagen Ursern-Oberalp [3]
- Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt [4]

3 Raumentwicklung

3.1 Raumkonzept gemäss kantonalem Richtplan

3.1.1 Grundsätze

Im revidierten Richtplan vom 31. August 2016 [2] 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.*

3.1.2 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 Urserntal 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 (Altdorf), Regionalzentrum (Erstfeld und Andermatt), zentrumsnahe Gemeinde (Attinghausen, Bürglen, Flüelen, Schattdorf und Seedorf) und ländliche Gemeinde (Bauen, Göschenen, Gurtellen, 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 Urserntal 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.

3.1.3 Raumkonzept

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

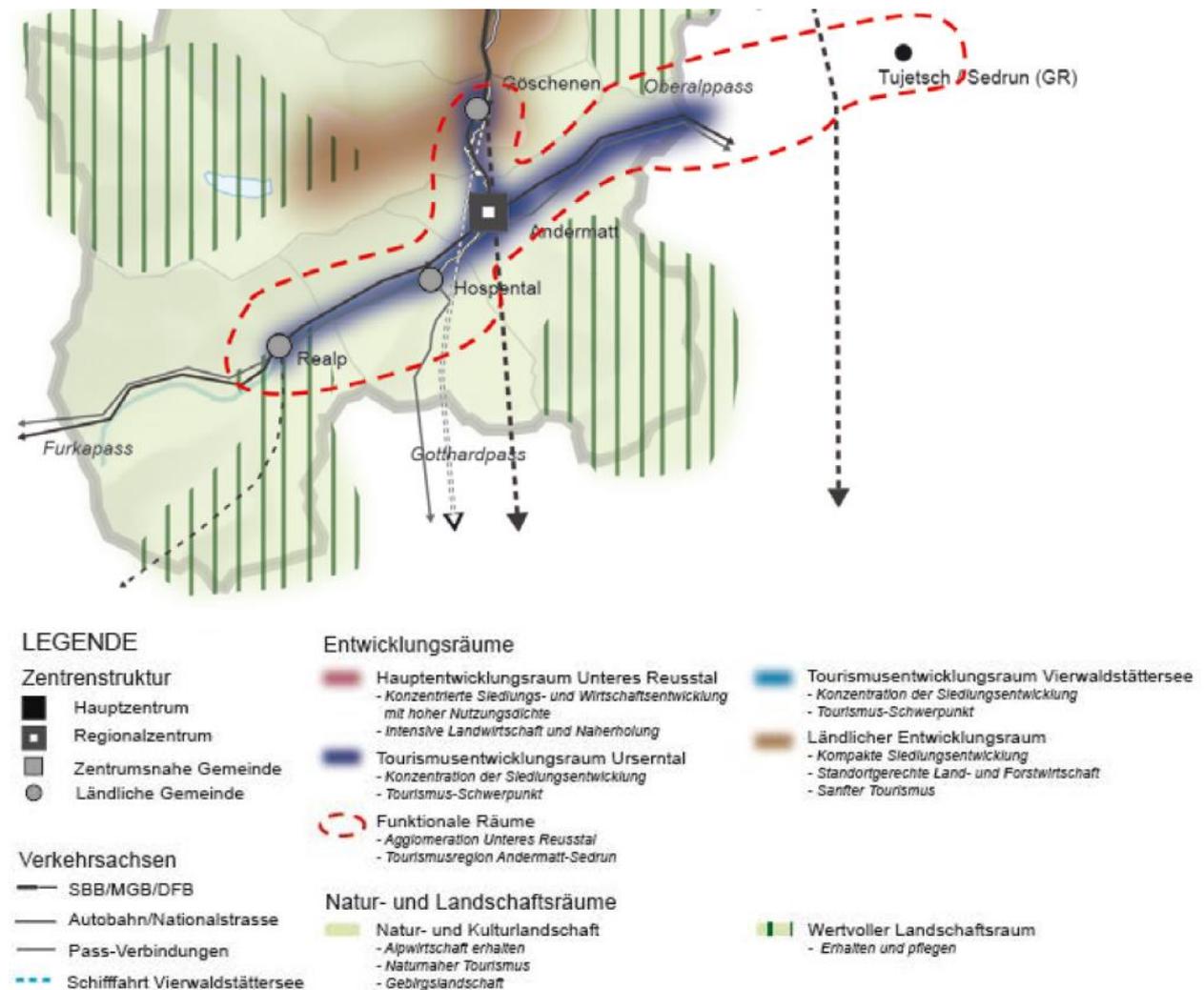


Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Ursern

3.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

Im kantonalen Richtplan 2016 [2] sind die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenprognose detailliert beschrieben. Nachfolgend wird dieser Beschrieb für den Bereich Ursern wiedergegeben.

3.2.1 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. Das tatsächliche Bevölkerungswachstum zwischen 2013 und Ende 2017 betrug 1.7% und Im Richtplan wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Für das Regionalzentrum Andermatt wird bis 2030 eine Bevölkerungszunahme von 6.5 % angestrebt, für die ländlichen Gemeinden Göschenen, Hospental und Realp, die alle im Tourismusedwicklungsraum Urserntal liegen, eine solche von 4.5 %.

3.2.2 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. 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.

Für das Urserntal wurde eine detaillierte Potenzialabschätzung erarbeitet, die u.a. die erwartete Entwicklung der Arbeitsplätze beinhaltet (vgl. Kap.3.3).

3.3 Tourismusedwicklungsraum

3.3.1 Festlegung im Richtplan

Im Richtplan ist das Urserntal als Tourismusedwicklungsraum ausgewiesen. Dieser übernimmt mit dem Tourismusort Andermatt eine wichtige Funktion für die regionalwirtschaftliche Entwicklung (Abstimmungsanweisung 3.1-5).

Andermatt ist zudem als Regionalzentrum klassiert und soll als touristisches Zentrum mit hoher Bedeutung für den Kanton und als wichtiger Verkehrsknotenpunkt weiterentwickelt werden (Abstimmungsanweisung 3.1-8).

3.3.2 Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt

Im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion wurde das regionalwirtschaftliche Potenzial des Tourismusresorts Andermatt (TRA) für den Kanton Uri abgeschätzt [4]. Diese Studie enthält eine detaillierte Erfassung der erfolgten Entwicklungen bis 2017 und eine Prognose für den weiteren Ausbau des TRA. Die wichtigsten Strukturkennzahlen aus diesem Bericht sind nachfolgend zusammengestellt.

Kenngrosse	2011	2016/17	2022	Weitere Zukunft
Bevölkerung Andermatt	1'360	1'600	k. A.	k. A.
Bevölkerungspotenzial Uri aus TRA	-	+1'150	+2'350	+4'100
Beschäftigte Andermatt (VZÄ)	944	1'034	k. A.	k. A.
Beschäftigungspotenzial Uri aus TRA	-	+1'000	+1'700	+2'900
Hotelbetten (Angebot)	550	1'050	1'800	2'850
Bettenkapazität insgesamt	800	1'600	3'250	4'800
Logiernächte Hotellerie Andermatt	80'000	100'000	290'000	460'000
Übernachtungen Parahot. Andermatt	60'-80'000	100'000	180'000	250'000
Skierdays (Ersteintritte)	330'000	320'000	580'000	600'000

Tabelle 1: Kenngrössen der Entwicklung aufgrund des Tourismusresorts Andermatt gemäss [4]

Die vorstehenden Werte beinhalten für die Bevölkerung und die Beschäftigten die Effekte aus der Bau- und der Betriebsphase des TRA und der damit verbundenen Projekte, insbesondere des Ausbaus der Skiinfrastrukturen. Es wird davon ausgegangen, dass das Jahr 2017 den Höhepunkt der Bauaktivitäten darstellt und danach rasch die Betriebsstätten für die Entwicklung bestimmend werden. In der Potenzialstudie [4] wird dargelegt, dass das Potenzial für das Bevölkerungswachstum nur ausgeschöpft werden kann, wenn im Kanton Uri genügend Wohnraum zur Verfügung gestellt werden kann. Dies betrifft vor allem die Gemeinden im Bereich Ursern, aber darüber hinaus auch die Gemeinden im oberen Reusstal und im Urner Talboden. Gemäss einer Studie der UKB [5] zeigt sich dieser Trend bereits heute in den Pendlerbewegungen zwischen dem Urserntal und den Gemeinden Göschenen, Wassen, Schattdorf und Altdorf.

Die erwartete Entwicklung im Tourismus zeigt bis 2022 eine Zunahme bei den Übernachtungen (Hotels + Parahotellerie) um 270'000 (+ 135%) gegenüber 2016/17 und bei den Skierdays um 260'000 (+ 81%). Dabei wird erwartet, dass der Anteil der Übernachtungsgäste an den Skierdays von aktuell knapp 40% bis 2022 auf über 50 % und in der weiteren Zukunft auf 65% steigt.

4 Mobilitätsentwicklung

4.1 Einleitung

Die angestrebte Zunahme der Aktivitäten und Gäste im Tourismusentwicklungsraum Ursern wird zu einer entsprechenden Entwicklung der Mobilität führen. Der genaue Entwicklungspfad kann nicht vorhergesagt werden, weil er von vielen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entscheidungen bzw. individuellen Präferenzen geprägt sein wird. Für eine vorsorgliche Planung, wie sie das rGVK sicherstellen soll, ist entscheidend, welches Ausmass die Entwicklung annehmen kann und dafür die geeigneten Massnahmen im Verkehrssystem darzustellen. Die Potenzialstudie [4] stellt hierfür die geeignete Grundlage dar.

In den nachfolgenden Teilkapiteln wird die mögliche verkehrliche Entwicklung für den Berufsverkehr und den Tourismusverkehr getrennt dargestellt. Als Berufsverkehr ist vornehmlich der Arbeitspendlerverkehr zu und von den Arbeitsplätzen im Urserntal zu verstehen. Der Tourismusverkehr umfasst die Verkehrserzeugung durch die Residenzgäste, vor allem des Tourismusresorts und durch die Tagestouristen, die vor allem in der Wintersaison einen wichtigen Anteil darstellen. Es wird bewusst auf eine Überlagerung der einzelnen Verkehrsmengen verzichtet, weil nicht alle Spitzen gleichzeitig auftreten und unterschiedliche Entwicklungen der einzelnen Verkehrserzeugungen möglich sind. Die Darstellung der einzelnen Teilmengen ermöglicht jedoch eine Abschätzung der Bandbreite innerhalb derer die Mobilitätsentwicklung bei einer zielstrebigem Umsetzung der Entwicklungspotenziale stattfinden dürfte. Weil der grösste Teil der Entwicklung der Skiarena und des TRA bis 2022 erfolgen wird und die weitere Zukunft (Horizont 2030) heute schwierig vorauszusagen ist, werden im vorliegenden Kapitel nur die Prognosewerte für 2022 dargestellt.

4.2 Strassenverkehr

4.2.1 Ausgangslage

Das Urserntal ist über die Nationalstrasse N2, Gotthardpassstrasse an das Urner Reusstal angebunden. Vom Urserntal führen drei Passstrassen über den Oberalp, den Gotthard und die Furka. Zwischen Realp und Oberwald besteht ganzjährig ein Autoverlad durch den Furkatunnel (60-Min-Takt; Do-So: 30-Min-Takt), am Oberalp besteht während der Wintersperre ein Autoverlad zwischen Andermatt und Sedrun (2-6 Züge/Tag/Richtung). Da alle drei Passstrassen mit einer Wintersperre belegt sind, sind die Verkehrsbelastungen in der Schöllenen im Winter und im Sommer sehr unterschiedlich. Sie weisen aber in beiden Perioden hohe Wochenendspitzen auf, die im Winter durch die Tagestouristen des Skigebiets und im Sommer durch den Ausweichverkehr über die Gotthardpassstrasse und den übrigen Passverkehr verursacht werden. Nachstehend sind die Verkehrsdaten in der Schöllenen für 2006 und aus den letzten verfügbaren Erhebungen aus dem Jahr 2014 (vor Beginn der Baustelle) zusammengestellt.

	Wintersaison (Jan-März)		Sommersaison (Juli-August)	
	2006	2014	2006	2014
N02 Schöllenen [MFZ/d, beide Ri.]				
Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV)		3'770		7'820
Durchschnittlicher täglicher Verkehr Werktags (DWV)	2'500	3'350	7'200	6'690
Tagesverkehr an einem Spitzentag (Wochenende)	7'400	8'340	16'000	15'262

Tabelle 2: Verkehrsbelastung MIV in der Schöllenen

Die Verkehrsbelastungen im Urserntal und auf den Passstrassen sind deutlich tiefer, insbesondere im durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV bezogen auf die Öffnungszeit, 2016, gerundet):

- Hospental - Realp: 1'850 Fz/d
- Gotthardpassstrasse: 3'100 Fz/d
- Oberalppassstrasse: 1'300 Fz/d

4.2.2 Zukünftiger Verkehr aus der Beschäftigungsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung in der Schöllenen zwischen 2006 und 2014 dokumentiert, dass die Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigung in Andermatt einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrsbelastungen hat. Aufgrund des hohen Arbeitsplatzpotenzials aus der Realisierung des TRA (vgl. Kap. 3.3.2) ist mit einem erheblichen Anstieg des DWV in der Schöllenen und auf dem Strassennetz im Urserntal zu rechnen.

In Verkehrsprognosen wird im Allgemeinen aus dem Zuwachs der Wirtschaftsleistung und dem damit verbundenen Zuwachs der verfügbaren Einkommen mit einer Verkehrszunahme von 0.35 % pro Jahr gerechnet (Wohlstandseffekt). Dieser Beitrag ist derzeit aufgrund der z.T. stagnierenden Löhne nicht gesichert und untergeordnet gegenüber dem durch die strukturelle Entwicklung induzierten Verkehr. Der allgemeine Wohlstandseffekt wird deshalb für das Urserntal vernachlässigt.

Die Verkehrszunahme aus der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung ist stark abhängig vom Wohnort der neu in Andermatt Beschäftigten. Wegen des knappen Wohnangebots im Urserntal ist davon auszugehen, dass ein Grossteil der neuen Beschäftigten im oberen und im unteren Reusstal wohnen werden (vgl. [4], [5]). Für 2022 wird ein Anteil von 80 %, für 2030 von 60 % ausserhalb vom Urserntal wohnenden, neuen Beschäftigten angenommen. Für die Schöllenen wird der zusätzliche Verkehr aus der Entwicklung der Beschäftigten demnach wie folgt geschätzt:

Kenngrosse	2022
Zusätzliche Beschäftigte zu 2014 mit Wohnort ausserhalb Ursern (80% bis 2022)	1'350
Zusätzliche Fahrten (2 F/d, MS-MIV = 70%)	1'890
Zusätzliche Fahrzeuge pro Tag (DWV) (Besetzungsgrad 1.5)	1'260
Zunahme zu DTV - Winter 2014	38 %
Zunahme zu DTV - Sommer 2014	19 %

Tabelle 3: Zusätzlicher Verkehr (MIV) in der Schöllenen aus der Beschäftigungsentwicklung

Durch den Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels werden hingegen keine wesentlichen Mehrbelastungen auf dem kantonalen Strassennetz 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.

4.2.3 Tourismus- und Freizeitverkehr TRA

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Gäste und Besucher wird vorausgesetzt, dass für den Endzustand (2030) die Verkehrserzeugung gemäss der Parkfeldberechnung/Verkehrserzeugung für das Tourismusresort [6] weiterhin Gültigkeit hat. Der Anteil «Personal» wird nicht berücksichtigt, da er unter 4.2.2 abgebildet ist. Für den Horizont 2022 wird aus [4] abgeleitet, dass der Realisierungsstand rund 65% betragen wird.

Unter Berücksichtigung, dass im Winter rund 80 % des Verkehrs über die Schöllenen führen wird (geringer Lokal- und Ausflugsverkehr) und im Sommer 65% ergibt sich der folgende TRA-bezogene Verkehr:

Kenngrösse	2022	
	Winter	Sommer
DTV-TRA ohne Personal gemäss [6] [Fz/d]	1'526	1'478
Anteil DTV-TRA Schöllenen (Schätzung)	80 %	65 %
DTV-TRA in der Schöllenen [Fz/d]	1'221	961
Zunahme zu DTV 2014	32 %	12 %

Tabelle 4: Zusätzliche Belastung der Schöllenen aus Tourismus- und Freizeitverkehr (MIV)

4.2.4 Tagestourismus ASS

Für den Tagestourismus in der Skiarena wurde als Ziel formuliert, dass sich der Modal Split Anteil des ÖV von bisher 10% auf 20% entwickeln soll. Wie in den bisherigen Studien vorausgesetzt (vgl. [7], [8]) soll der Zielwert im Lauf der 1. Etappe des Ausbaus der Skiarena d.h. bis zur Saison 2022 erreicht werden. Mit diesen Vorgaben und den erwarteten Skierdays ergibt sich das Verkehrsaufkommen der Tagestouristen im MIV wie folgt:

Kenngrösse (guter Wintersporttag)	2016/17	2022
Skierdays	5'000	9'000
Anteil Tagestouristen	65 %	50 %
Anteil Tagestouristen via Andermatt	95 %	95 %
Anteil MIV-Anreise	90 %	80 %
Total Tagesgäste mit MIV-Anreise	2'780	3'420
Anzahl Fahrzeuge (2.5 Personen/Fz)	1'112	1'368
Zunahme Fz/Tag zu 2016/17	-	+ 256

Tabelle 5: Zusätzlicher Verkehr (MIV) in der Schöllenen aus Tagestourismus (guter Saisontag Winter)

Aufgrund der angestrebten zukünftigen Ausrichtung auf Residenzgäste zeichnet sich eine Spitze der MIV-Anreise im mittleren Zeithorizont ab.

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Ausgangslage

Mit der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels im Dezember 2016 und dem neuen Angebotskonzept der SBB haben die Frequenzen auf der Bergstrecke stark abgenommen. Da ein verbessertes Konzept ab Ende 2020 geplant ist (vgl. Kap. 7) sind im Moment keine repräsentativen Frequenzangaben für die Bergstrecke möglich.

Für die Nachfrage im Urserntal liegen detaillierte Frequenzen der MGBahn vor. In der Abbildung 5 sind die Angaben für 2006 und für 2016 dargestellt.

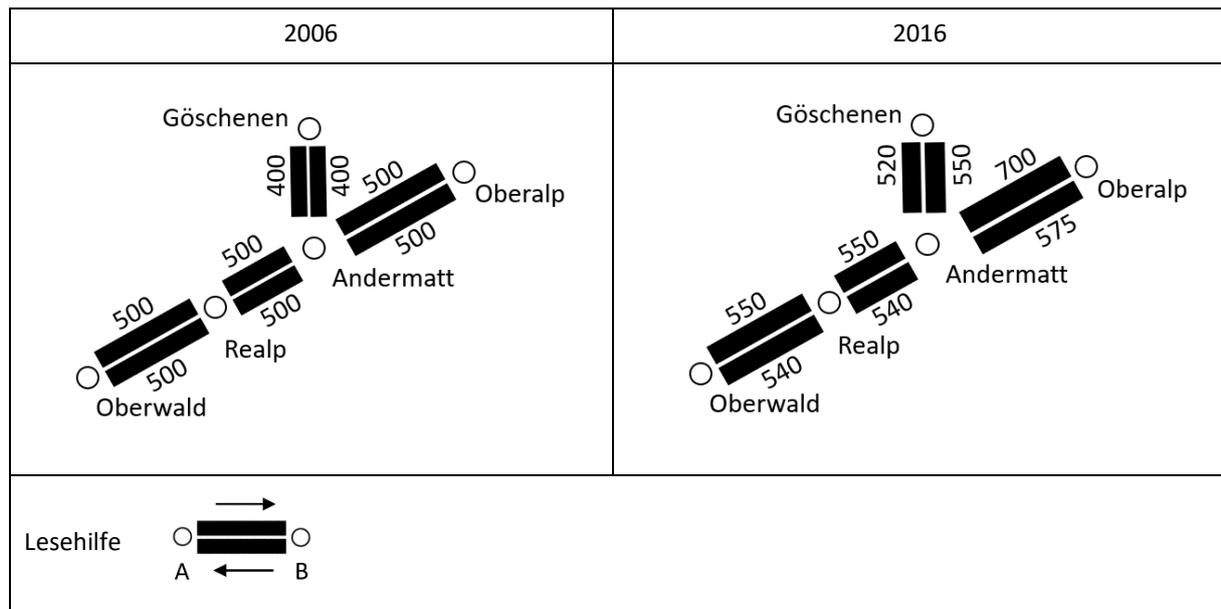


Abbildung 5: Durchschnittliche Tägliche Personenfrequenzen auf den Strecken der MGBahn 2006 und 2016

Auf allen Strecken ist ein erhebliches Wachstum von 10% (Realp-Andermatt) bis 40% (Andermatt-Oberalp und Göschenen-Andermatt) zu verzeichnen.

Der Ortsbus Andermatt wurde weiterentwickelt und umfasst neu den Dorfbus Andermatt, den Gemsstockexpress sowie den Nachtbus Ursern (am Wochenende). Diese Angebote werden nur in der Wintersaison betrieben.

Saison	Dorfbus Andermatt	Gemsstock-express	Nachtbus Ursern (Wochenende)	Total
05 / 06	31'700	-	-	31'700
06 / 07	36'000	-	-	36'000
07 / 08	43'000	-	-	43'000
...
14/15	24'920	20'808	-	45'728
15/16	26'440	22'624	-	49'064
16 / 17	23'357	24'593	251	48'201

Tabelle 6: Fahrgäste Ortsverkehr und Nachtbus [Quelle: Gemeinde Andermatt / AWÖV / AUT]

Die Frequenzen haben seit der Einführung stetig jedoch unregelmässig zugenommen. Die Zunahme zwischen 2006/07 und 2016/17 beträgt rund 34%, obwohl die Skitage insgesamt abgenommen haben. Der Nachtbus Ursern wurde auf die Saison 2016/17 erstmals eingeführt und wird während drei Jahren im Testbetrieb zur Beurteilung der Nachfrage angeboten.

Anhand der Verkehrszählungen kann der aktuelle Modal Split (Basis DTV) wie folgt abgeschätzt werden:

Modal-Split 2016	MIV %	ÖV %	LV %
Regionalverkehr	80-85	15-20	0-1

Tabelle 7: Trimodaler Modal Split

Für die Arbeitspendler innerhalb der Gemeinde Andermatt liegen keine aktuellen Werte vor. In einer älteren Untersuchung [7] wurde der Anteil LV auf 45% und der Anteil MIV auf 50% geschätzt.

4.3.2 Zukünftiger Regionalverkehr aus der Beschäftigungsentwicklung

Die allgemeine Entwicklung im öffentlichen Verkehr wird vorwiegend durch den Berufsverkehr (Pendler) und den Teil des touristischen Verkehrs, der nicht mit dem Resort Andermatt zusammenhängt (z.B. Glacier Express) bestimmt.

Im zusätzlichen Berufsverkehr (mit Wohnort ausserhalb Ursern) wird die mögliche Zunahme gegenüber 2014 unter Annahme eines Modal Split Anteils von 30% wie folgt geschätzt:

Kenngrosse	2022
Zusätzliche Beschäftigte zu 2014 (Wohnort ausserhalb Ursern: 80% bis 2022 / 60% für 2030)	+ 1'350
Zusätzliche Fahrten (2 F/d, MS-ÖV=30%)	+ 810

Tabelle 8: Zusätzlicher Verkehr (ÖV) aus der Beschäftigungsentwicklung

Je nachdem, welcher Anteil über den Oberalppass abgewickelt wird, sind auf den einzelnen Strecken der MGBahn zwischen 10% und 70% Wachstum gegenüber den Tagesfrequenzen 2016 zu erwarten.

4.3.3 Tourismus- und Freizeitverkehr TRA

Zum ÖV-Anteil durch das TRA generierte Verkehrsaufkommen liegen noch keine Erfahrungswerte vor. Es ist zudem schwierig auf Vergleichswerte aus anderen Feriendestinationen zurückzugreifen, weil sowohl die ÖV-Reisekette nach Andermatt als auch die Struktur des Resorts spezifische Besonderheiten aufweisen. Auch über die mögliche Zunahme des allgemeinen touristischen Verkehrs (Glacierexpress usw.) liegen keine Angaben vor.

4.3.4 Tagestourismus ASS

Für den Tagestourismus in der Skiarena wurde als Auflage in der PGVf verfügt, dass sich der Modal Split Anteil des ÖV bei den Tagestouristen von bisher 10% auf 20% entwickeln soll. Im Anhang 3 sind die wesentlichen Inhalte der verfügbaren Auflage in einem Faktenblatt zusammengestellt. Wie in den bisherigen Studien vorausgesetzt (vgl. [7], [8]) soll der Zielwert im Lauf der 1. Etappe des Ausbaus der Skiarena d.h. bis zur Saison 2022 erreicht werden. Nachstehend ist die Nachfrage im öffentlichen Verkehr aus den erwarteten Skierdays dargestellt:

Kenngrosse (guter Wintersporttag)	2016/17	2022
Skierdays	5'000	9'000
Anteil Tagestouristen	65 %	50 %
Anteil Tagestouristen via Andermatt	95 %	95 %
Anteil ÖV-Anreise	10 %	20 %
Tagesgäste mit ÖV-Anreise	310	855
ÖV-Fahrten Tagesgäste (2F/d)	620	1'701
Zunahme ÖV-Fahrten Tagesgäste gegenüber 2016/17	-	+ 1'090

Tabelle 9: Abschätzung des zusätzlichen Verkehrs (ÖV) im Tagestourismus (guter Saisontag Winter)

Aufgrund der angestrebten zukünftigen Ausrichtung auf Residenzgäste zeichnet sich eine Spitze der ÖV-Anreise bei Tagestouristen im mittleren Zeithorizont ab. Bei diesem Wert handelt es sich um die Frequenz an einem guten Saisontag im Winter. An Spizentagen in der Hochsaison sind höhere Werte zu erwarten, während die Zunahme im DTV wesentlich weniger stark sein wird.

Auf der Schöllenenbahn verkehren heute meist 3er-Kompositionen mit einer Kapazität von ca. 200 Personen. Mit den heute üblichen 2 Kursen pro Richtung können in einer Stunde 400 Personen nach Andermatt befördert werden. Mit einem dritten Zug pro Stunde kann die Kapazität auf 600 Personen pro Stunde bzw. auf 1'200 Personen in den zwei Stunden der Morgenspitze des Wochenendtourismus' erhöht werden. Der angestrebte ÖV-

Anteil von 20% kann somit mit einem dritten Zug pro Stunde in den Spitzenzeiten der Tagesreisenden sichergestellt werden.

4.4 Langsamverkehr

4.4.1 Ausgangslage

Zum Langsamverkehr, insbesondere zum Veloverkehr, liegen keine Datenerhebungen vor.

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen im Bereich Ursern gering ist. Er ist vor allem von Radwanderern auf den nationalen Routen über die Pässe Gotthard, Furka und Oberalp sowie vom Freizeitverkehr in den Sommermonaten geprägt. Zwischen Andermatt und Hospental dürfte ein geringer Anteil Pendlerverkehr im Sommerhalbjahr dazu kommen.

4.4.2 Zukünftige Entwicklung

Die Hochebene des Urserntals bietet im Sommerhalbjahr gute Voraussetzungen für die Velonutzung im Alltagsverkehr. Mit der Zunahme der Arbeitsplätze im Zusammenhang mit dem TRA und den vorgesehenen Massnahmen ist deshalb eine Zunahme des Langsamverkehrs zu erwarten. Auf den nationalen Routen ist ebenfalls von einer Zunahme der touristischen Veloreisen auszugehen.

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) sowie des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) abdecken und die Anforderungen, die sich aus der Strategie Langsamverkehr ergeben, berücksichtigen.

5.2 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Für das Verkehrssystem Ursern werden die Ziele im Hinblick auf eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des touristischen Schwerpunktgebiets wie folgt formuliert:

- Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems ist für das Entwicklungsziel der Tourismusregion sichergestellt.
- Es besteht ein kohärentes Gesamtverkehrssystem, das zur Eingrenzung der Umweltbelastungen und der negativen Auswirkungen des Verkehrs führt.
- Die breite Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sichert eine gute Siedlungsqualität für Einheimische und Gäste.
- Ein gestärkter öffentlicher Verkehr mit Sicherung der Bahnverbindungen (SBB und MGBahn) sorgt für attraktive Verbindungen innerhalb der Region und im Fernverkehr, um den definierten Modal Split von 20% öV im Tagestourismus zu erreichen.
- Die Grunderschliessung der Siedlungen mit dem öffentlichen Verkehr ist gewährleistet und wird bei entsprechender Nachfrage gestärkt, sofern die Gemeinden ihre gesetzliche Mitwirkungspflicht wahrnehmen.
- Die Anlagen des ruhenden Verkehrs sind in guter Qualität erstellt und werden flächendeckend bewirtschaftet.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.
- Der lokale Fuss- und Veloverkehr im Urserntal wird gefördert.
- Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sind im Strassennetz angemessen berücksichtigt.

5.3 Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems

Im Bereich Ursern besteht der folgende Handlungsbedarf:

- Das Regionale Gesamtverkehrssystem ist etappiert auf die Entwicklung der Tourismusregion und auf die übergeordneten Entwicklungen anzupassen.
- Die regionalen ÖV-Verbindungen sind auf das Regionalzentrum Andermatt und den Kantonsbahnhof Altdorf sowie auf die Verknüpfungen in Göschenen auszurichten.
- Für den Tourismus sind attraktive Reiseketten im Fernverkehr sicherzustellen.
- Die Umsteigepunkte zwischen den einzelnen Bahn- und Buslinien sind zu stärken und behindertengerecht zu gestalten.
- Für den kantonsinternen Verkehr im Urserntal und zum Kantonszentrum sind zuverlässige Strassenverbindungen sicherzustellen.
- Die Parkieranlagen für die Skiarena und das Tourismusresort Andermatt müssen entsprechend den übergeordneten Auflagen realisiert und zuverlässig betrieben werden, um einen flüssigen Verkehr sicherzustellen und die Umweltauswirkungen einzugrenzen.
- Das Fusswegnetz in den Siedlungsgebieten ist zu verdichten und mit den öffentlichen Räumen sicher und behindertengerecht zu gestalten.
- Die Netze für den Fuss- und den Veloverkehr im Urserntal sind zu verdichten und Konfliktpunkte für den Langsamverkehr im Strassennetz zu beheben.

Das Gebiet des rGVK Ursern wird vom alten Gotthardweg durchquert, der zwischen Göschenen und Andermatt sowie zwischen Hospental und Airolo als historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung im Bundesinventar (IVS) erfasst ist. Zudem sind der Oberalp- und der Furkapass als Objekte von regionaler Bedeutung klassiert. Die zur Behebung des Handlungsbedarfs im rGVK erarbeiteten Massnahmen berücksichtigen die übergeordneten Vorgaben des IVS. Allfällige projektspezifische Schutzmassnahmen sind im Rahmen der einzelnen Infrastrukturprojekte zu erarbeiten und umzusetzen.

6 Strategien

6.1 Gesamtstrategien

Die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems im Bereich Ursern wird mit den folgenden Strategien verfolgt:

- Der öffentliche Verkehr wird auf das Regionalzentrum Andermatt, den Umsteigepunkt Göschenen und auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet.
- Das ÖV-Angebot auf den Reiseketten in die Tourismusregion wird gestärkt, um generell einen höheren Verkehrsanteil und das Modal Split-Ziel an den Winterspizentagen zu erreichen.
- Die Parkieranlagen werden an geeigneten Standorten in guter Qualität erstellt und flächendeckend bewirtschaftet.
- Die Strassen und die ÖV-Verbindungen im Bereich Ursern werden so sichergestellt, dass diese Gebiete eine zweckmässige Anbindung an die Fernverkehrsnetze sowie den Kantonshauptort haben und die regionalen Verbindungen insbesondere zum Regionalzentrum Andermatt gewährleistet sind.
- Es wird ein vernetztes Mobilitätsangebot von ÖV, MIV und LV geschaffen, das in der Tourismusregion zu einem zunehmenden Anteil der Fahrten im ÖV und im LV führt.

6.2 Teilstrategien öffentlicher Verkehr

6.2.1 Übersicht

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

- Die Bahnhöfe Göschenen für die Nord-Süd-Achse und Andermatt für die Ost-West-Achse stellen die Bahnverbindungen im Fernverkehr sicher.
- Die Gotthard-Bergstrecke wird als Rückgrat für die Anbindung der Tourismusregion Ursern gestärkt und mit attraktiven, durchgehenden Verbindungen im Fernverkehr bedient.
- Die Bahnhöfe Göschenen und Andermatt werden als ÖV-Drehscheiben etabliert.
- Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr wird nach einheitlichen Grundsätzen erstellt und soweit wirtschaftlich vertretbar gestärkt.
- Die Anbindung der Gemeinden im Bereich Ursern wird auf die Bedürfnisse der Berufspendler und die Verknüpfung mit dem Bahnverkehr sowie die Erreichbarkeit des Kantonshauptorts ausgerichtet.
- Innovative Angebote im ÖV werden geprüft und wo zweckmässig unterstützt.

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 darüberhinausgehenden Vorgaben macht. Nicht anwendbar sind die Grundsätze für den Ortsverkehr in einzelnen Gemeinden, der durch diese zu planen und zu finanzieren ist. Die Grundsätze decken auch nicht die zusätzlichen Bedürfnisse der Tourismusregion ab, für welche spezifischen Angebote aufgrund der zusätzlichen Nachfrage zu erarbeiten sind.

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.

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. Die zu erwartende Nachfrage leitet sich in der Regel aus der bevölkerungsbezogenen Grösse der Siedlungsgebiete ab, weshalb das Leistungsangebot nach Raumtyp definiert werden kann. Die minimale Wirtschaftlichkeit wird mit einem Kostendeckungsgrad definiert, der nach Verkehrsträger festgelegt ist und aus dem sich die minimale Nachfrage für ein abgeltungsberechtigtes 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 Ursern 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 (Gemeindefraktionen)	-	-	Andermatt	Göschenen	Hospental Realp
Grundangebot im Regionalverkehr (ohne zusätzliche Angebote für besondere Bedürfnisse der Tourismusregion)					
Normal- / Hauptverkehrszeiten (NVZ/HVZ) (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt bzw. 2 Verbindungen / Std.	60' Takt ¹	nachfrageabhängig ² Ausnahme: MGBahn: 60'
Spätverkehrszeiten (SVZ) (20 - 24 Uhr)	30' Takt	30' Takt	Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahmen: Erstfeld bis Gö'nen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: MGBahn, bis 21 Uhr: 60'
Wochenende	NVZ/HVZ*: 15' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: 30' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: 30' bzw. 2 Verb./Std. SVZ, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahmen: Erstfeld bis Gö'nen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: MGBahn, bis 21 Uhr: 60'

¹ Evtl. Verdichtungen (30' Takt) in der HVZ. Gegenüber dem heutigen Angebot wird keine Verschlechterung erfolgen.

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.

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

Abbildung 6: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr (Grundangebot)

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

Das Angebot gemäss Abbildung 6 stellt das Grundangebot für die ortsansässige Bevölkerung dar. In der Tourismusregion Ursern liegen bereits heute besondere Verhältnisse vor, die sich aus den zusätzlichen Reisebedürfnissen der Feriengäste und Tagestouristen ergeben. Das Angebot ist deshalb bereits heute z.T. höher als das kantonale Grundangebot im Regionalverkehr. Es ist zu erwarten, dass zukünftig weitere Angebote notwendig werden, die sich aus der Zunahme der Gäste ergeben. Dabei werden die wirtschaftlichen Grundsätze zur Einführung zusätzlicher Angebote des Regionalverkehrs weiterhin eingehalten, weil die erforderliche Nachfrage (ob durch Gäste oder Ortsansässige) gegeben sein muss.

Dank der direkten Lage an der Bahnstrecke Andermatt-Brig haben die Gemeinden Hospental und Realp bereits heute eine gute ÖV-Anbindung. Neben der Grunderschliessung im ÖV besteht für die Gemeinden des Urserntals auch das Bedürfnis, einen direkten Nutzen aus den besseren Verbindungen des Fernverkehrs am Kantonsbahnhof Altdorf zu ziehen. Dieses Anliegen wird vertieft untersucht, um ggf. zweckmässige Lösungen ins ÖV-Angebot aufnehmen zu können.

6.3 Teilstrategien Strassenverkehr und Parkierung

6.3.1 Teilstrategien Strassenverkehr

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

- Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird ganzjährig zweckmässig sichergestellt, auf der West-Ost-Achse unter Einbezug des Autoverlads der MGBahn .
- Der nationale Verkehr auf der A2 und auf der Gotthardstrasse muss mit dem regionalen bzw. kantonsinternen Verkehr vereinbar sein. Die Auswirkungen auf die Siedlungsräume werden reduziert.
- Der Versorgungsverkehr in den kleineren Gemeinden soll sichergestellt werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.
- Die Strassenräume in den Siedlungsgebieten werden im Zuge von baulichen Sanierungen aufgewertet, insbesondere um die Bedingungen für den Langsamverkehr zu verbessern.

6.3.2 Teilstrategien Parkierung

Die wesentlichen Eckpunkte für die Parkierung wurden bereits im Rahmen der Quartiergestaltungspläne für das TRA festgelegt und sind in [1] dokumentiert. Mit dem Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Tagestourismus und bei den Residenzgästen zu erhöhen, wurden das Parkplatzangebot für das TRA gegenüber dem ursprünglich ausgewiesenen Bedarf reduziert und in den Bewilligungen verbindlich festgelegt. Die gleichen Grundsätze wurden im PGVf für die Skiinfrastrukturanlagen [3] angewendet und mit der Beschränkung des Parkplatzangebots, der Teilverlagerung von Parkplätzen nach Göschenen und der Festsetzung des Modal-Split-Ziels für die Winterspizentage konkretisiert.

Aufgrund dieser Vorgaben und Ziele werden für die Parkierung die folgenden Teilstrategien festgelegt:

- Die Umsetzung des Parkraumkonzepts für die Tourismusnutzungen wird gemäss den übergeordneten Festlegungen zeitgerecht und fachgerecht sichergestellt.
- Die Erschliessung des Parkraums erfolgt geordnet und die Gestaltung trägt zu einer guten Qualität der Aussenräume bei.
- Der Verkehrsfluss und ein sicherer Verkehrsablauf werden durch ein geeignetes Parkraummanagement auch bei hoher Auslastung sichergestellt.
- Parksuchverkehr und unbewilligtes Parkieren werden im Interesse der Eingrenzung der Umweltauswirkungen, der Qualität der Siedlungsräume und des Schutzes von Dritten vermieden.
- Die Parkierungsbedürfnisse der Ortsansässigen und der Gewerbebetriebe werden unabhängig vom Parkraum für Gäste und Tagestouristen sichergestellt.
- Beim Parkraummanagement- und leitsystem sowie bei der Parkplatzausrüstung werden die Möglichkeiten neuartiger Technologien genutzt.

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 sind nicht Bestandteil des rGVK, weil deren Planung keine Aufgabe gemäss Strassengesetz bildet. Sie werden jedoch, soweit sie für das Verständnis des Gesamtnetzes von Bedeutung sind, zur Information in der Karte der Velorouten dargestellt (vgl. Kap. 10).

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 Ursern sollen die Bedingungen für den Veloverkehr verbessert werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.

6.4.2 Teilstrategien Veloverkehr

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

- Im Urserntal wird ein qualitativ hochwertiges, durchlässiges Wegenetz für den Veloverkehr durch Kanton und Gemeinden angeboten.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt und als Daueraufgabe regelmässig überprüft.
- Schwachstellen werden rasch behoben.

6.4.3 Teilstrategien Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden die folgenden Teilstrategien formuliert:

- In den Siedlungsräumen wird ein qualitativ hochwertiger, durchlässiges und engmaschiges Wegenetz für den Fussverkehr durch Kanton und Gemeinden angeboten.
- Den besonderen Anforderungen des Fussverkehrs in den Tourismusorten, insbesondere in der Wintersaison wird gezielt Beachtung geschenkt, um die Qualität der Fusswege zu verbessern.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.
- Schwachstellen werden rasch behoben.
- Wenn möglich, werden Synergien zwischen den Angeboten für den Velo- und den Fussverkehr genutzt.

7 ÖV-Netz und Massnahmen

7.1 Übergeordnetes Bahnsystem

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 (ab Ende 2021) gelten die folgenden Randbedingungen:

- Kantonsbahnhof Altdorf als zentraler Knotenpunkt mit Halt von zweistündlichen nationalen IC-Zügen 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.

Ebenfalls von grosser Bedeutung für die Tourismusregion sind die Fernverkehrszüge der MGBahn auf der Ost-West-Achse Chur-Brig und der Glacierexpress St. Moritz Zermatt. Damit besteht eine gute Verknüpfung des Urserntals mit den Nachbarkantonen Wallis und Graubünden, die Synergien in den Angeboten für Einheimische und Gäste ermöglicht.

Folgende Besonderheiten sind zu erwähnen:

- Bahnanschluss in Göschenen
Aufgrund der Bedeutung der Verkehrsströme sind die Bahntransportketten (SBB-MGBahn) in Göschenen schlank von und nach Andermatt ausgerichtet. Das Urner Oberland wird im Regionalverkehr mit dem Bus erschlossen (Bahnersatz), der ebenfalls prioritär Richtung Regionalzentrum Andermatt (MGBahn) ausgerichtet ist. Diese Ausrichtung ist auch für die erwartete Zunahme an Berufspendlern zwischen Andermatt und dem oberen Reusstal sowie dem Urner Talboden wichtig. Eine zusätzliche Anbindung von und nach Süden (SBB) ist zum heutigen Zeitpunkt kaum nachgefragt.
- Wirtschaftlichkeit ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen
Ein zusätzlicher Bus-Kursumlauf, der einen ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen (und umgekehrt) erlauben würde, ist zurzeit 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 Bus würde die Gotthard-Bergstrecke erheblich konkurrenzieren 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.

7.2 ÖV-Netz im Bereich Ursern

In

Abbildung 7 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. Die saisonalen Buslinien stellen ein touristisches Angebot im Sommerhalbjahr dar. Der Nachtbus Ursern zwischen Andermatt und Realp ist derzeit ebenfalls ein saisonales Angebot an den Wochenenden im Winterhalbjahr und wurde als Testbetrieb für 3 Jahre eingeführt. Mit der erwarteten Nachfragesteigerung im öffent-

lichen Verkehr steigt das Bedürfnis nach diesen Angeboten, sodass sie gewisse Funktionen des öffentlichen Verkehrs übernehmen werden. Die Frage der Abgeltungsberechtigung wird laufend anhand der kantonalen und nationalen Gesetzgebung geprüft.

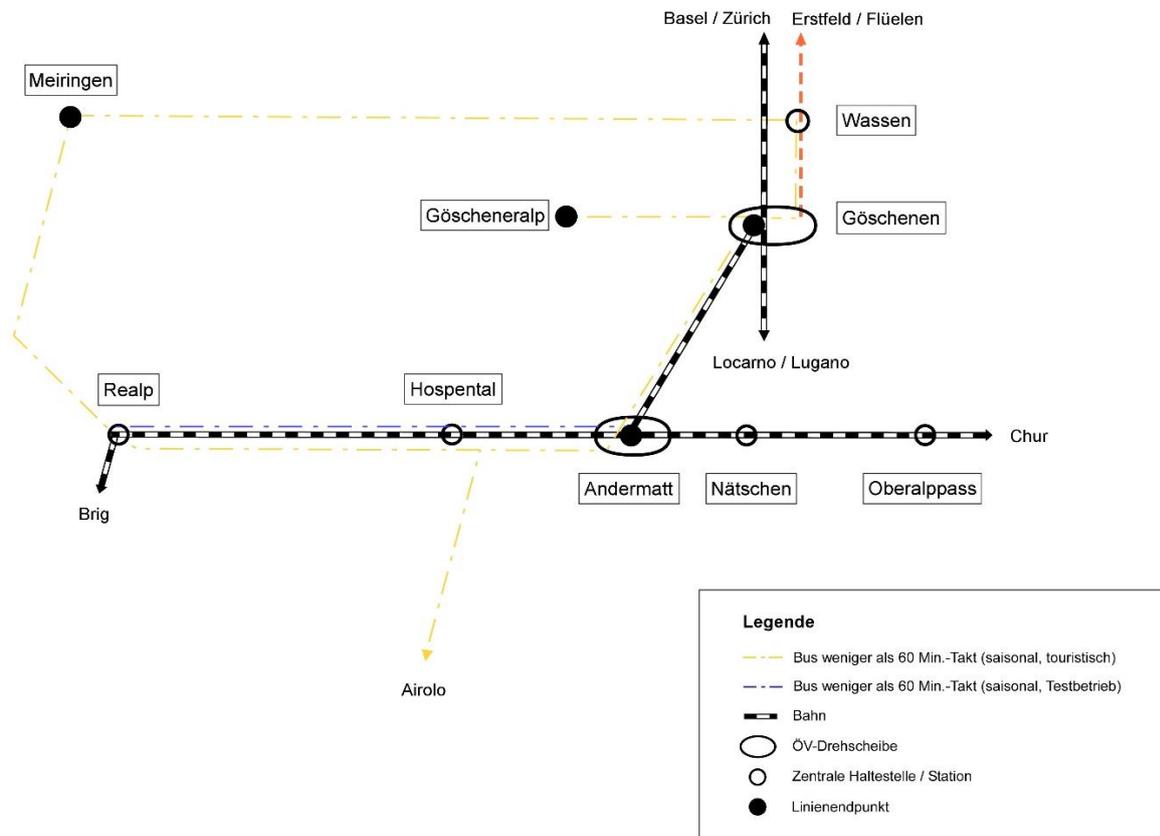


Abbildung 7: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Ursern

7.3 Massnahmen ÖV

Im Bereich Ursern wird sich mit der Entwicklung des Tourismusresorts ein erheblicher Bedarf für den Ausbau des regionalen und des lokalen ÖV ergeben. Um den Modal Split Anteil zu steigern und das Ziel 80/20 für den Tages-tourismus (vgl. Faktenblatt im Anhang 3) zu erreichen, müssen die Angebote verdichtet werden. Der Ausbau muss schrittweise erfolgen und die Wirtschaftlichkeitsgrundsätze einhalten. Wegen der Bedeutung der Tourismusentwicklung für die Volkswirtschaft des Kantons Uri werden die Planung und der Betrieb der erweiterten Angebote soweit wie möglich durch den Kanton unterstützt.

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

Mit der angestrebten, starken Entwicklung des Tourismusschwerpunkts werden auch die Mobilitätsbedürfnisse innerhalb des Urserntals stark zunehmen. Als langfristige Option wird deshalb die Prüfung einer Haltestelle Zumdorf der MGBahn als Massnahme aufgenommen. Entscheidend für die Umsetzung sind eine genügende Nachfrage und ein vertretbares Kosten-Nutzen-Verhältnis, weil die Investitionskosten für die notwendige Infrastruktur hoch sind.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die Beteiligten Institutionen 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 ÖV im rGVK		
Ö1	Ausbau Bahnhof Andermatt als Verkehrsdrehscheibe (inkl. Talstation Nätschen und Ortsbus)	MGBahn, ASS, ASA, Gde Andermatt,	A
Ö2	Ausbau und Aufwertung Bahnhof Göschenen als Umsteigeterminal	BAV, SOB, MGBahn	A, 1
Ö3	Bahnangebot Fernverkehr gezielt stärken (insbesondere durchgehende Züge zwischen Zürich/Basel und dem Tessin auf der Gotthard Bergstrecke SBB, MGBahn auf der Ost-West-Achse)	BAV, SOB, MGBahn, Kanton	A
Ö4	Bahnangebot Regionalverkehr halten und gezielt stärken oder ausbauen (Göschenen-Andermatt und Urserntal)	MGBahn, Kanton	1, 2
Ö5	ÖV-Angebote zu den Randstunden für Personal des Resorts und anderer Tourismusbetriebe (Pendlerverkehr Beschäftigte) prüfen und entsprechend der Nachfrage zusammen mit den Arbeitgebern einführen.	ASA, Gemeinden, Kanton, AUT	1
Ö6	Innovative und kombinierte Tarifarische Angebote entwickeln	SOB, MGBahn, Kanton	1
Ö7	Bericht zur öV- Erschliessung der ländlichen Regionen im Kanton Uri und ggf. Umsetzung von Massnahmen daraus	Kanton	A, 1, 2
Ö8	Nachtbus Ursern weiterentwickeln (saisonale Abend-/Nachtangebote)	AUT, Gemeinden, Kanton	1
Ö9	Innovative Angebots- und Betriebsformen im ÖV und im touristischen Reiseangebot begleiten und im Rahmen der Zielsetzung des rGVK fördern (z.B. Reisebusse, Sportzüge, Carreisen sowie langfristig automatisierte Fahrzeuge)	ASS, ASA, Kanton, AUT	2, 3
Ö10	Attraktive Informations- und Kommunikationsmittel für die ÖV-Angebote entwickeln	SOB, MGBahn, Postauto, AAGU, Kanton	2
Ö11	Anpassung der Bahnstationen und der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz unter Beachtung der Verhältnismässigkeit	SBB, MGBahn, Kanton	2
Ö12	Witterungsschutz bei wichtigen Haltestellen (zusammen mit Strassenanierungen)	Kanton, Gemeinden	1, 2
Ö13	Prüfung einer Haltestelle Zumdorf der MGBahn und Realisierung bei genügender Nachfrage und vertretbarem Kosten-Nutzen-Verhältnis	MGBahn, Kanton	3

Neben diesen Massnahmen, in denen der Kanton direkt eine aktive Rolle übernehmen kann oder muss, sind die folgenden Massnahmen ausserhalb der direkten Kompetenz des Kantons für die Erreichung der Ziele des rGVK Ursern wichtig. Sie werden deshalb als Handlungsempfehlungen an die zuständigen Dritten festgelegt und im Rahmen der Möglichkeiten durch den Kanton unterstützt.

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

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
Ö14	Ortsbussystem Andermatt ausbauen (ganzes Jahr) sowie systematisieren und innovative Betriebsformen prüfen (Elektrobusse, langfristig automatisierte Fahrzeuge)	Gde Andermatt, AUT, ASA	1, 2, 3
Ö15	Postautoangebot Göscheneralp verbessern (Sommer)	Postauto, AUT	2
Ö16	Postautoangebot Alpenpässe verdichten	Postauto, AUT	2

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

8 Strassennetz und Massnahmen

8.1 Kantonales Strassennetz

Das Strassennetz im Bereich Ursern weist die Besonderheit auf, dass die Hauptverbindung Göschenen-Andermatt-Hospental-Gotthardpass eine Nationalstrasse 3. Klasse ist. Die ergänzenden Kantonsstrassen sind Bestandteil des kantonalen Ergänzungsnetzes (Anbindung der kleineren Gemeinden und Passstrassen).

Eine Wintersperre gilt auf den Kantonsstrassen über den Oberalppass ab Wiler und über den Furkapass ab Realp, jeweils bis Kantonsgrenze. Auf der Nationalstrasse über den Gotthardpass gilt ebenfalls eine Wintersperre zwischen Hospental und der Kantonsgrenze. Die weitere Unterteilung und Konkretisierung der Anforderungen an die Kantonsstrassen erfolgt in der Strategie Strasse, die vom Regierungsrat festgelegt wird.

Als Besonderheit ist die ganzjährige Verbindung für Motorfahrzeuge mit den Nachbarkantonen Wallis und Graubünden nur mit einem kostenpflichtigen Autoverlad Realp-Oberwald bzw. Andermatt-Sedrun aufrecht zu erhalten. Diese Strecken sind Teil der Schweizerischen Hauptstrasse H19, weshalb der Autoverlad durch den Bund (BAV) bestellt wird. Die Passtrasse über die Furka dient vor allem dem Ausflugsverkehr im Sommer. Die Oberalppasstrasse dient ebenfalls primär dem Ausflugsverkehr und in untergeordnetem Mass der Verbindung zwischen dem Urserntal und Graubünden während dem Sommerhalbjahr.

Das Kantonsstrassennetz für das längerfristige Entwicklungsziel ist in der Abbildung 8 dargestellt.

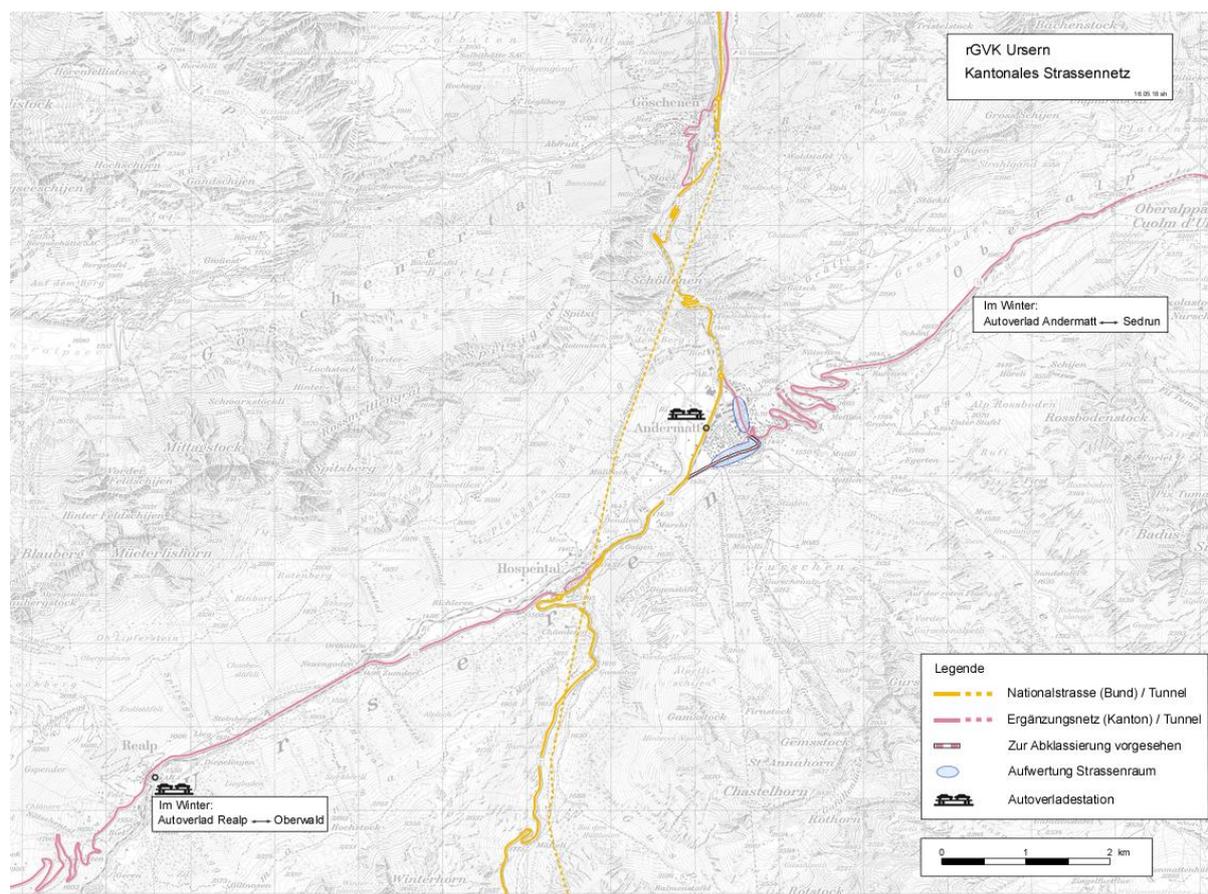


Abbildung 8: Kantonales Strassennetz Bereich Ursern

8.2 Massnahmen im Strassennetz

Das bestehende Kantonsstrassennetz im Bereich Ursern genügt grundsätzlich den Anforderungen der Erschliessung, der Erreichbarkeit und der Leistungsfähigkeit. Für die ganzjährige Verbindung zu den Kantonen Wallis und Graubünden ist ein nachfragrechtetes Angebot auf den beiden Strecken des Autoverlads wichtig.

Als besonderes Problem besteht in den Sommermonaten der Rückstau zwischen Wassen und Göschenen, der durch den Ausweichverkehr bei Stau auf der A2 und die Überlast des Kreisels in Göschenen entsteht. Die verkehrstechnische Optimierung erfolgt durch das ASTRA.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die Beteiligten Institutionen 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 Strasse (MIV)			
SB 1	Verkehrstechnische Massnahmen am Kreisel Göschenen zur Optimierung des Verkehrsflusses und zur Verbesserung der Stausituation zwischen Wassen und Göschenen	ASTRA, Kanton	A, 2
SB2	Abflussdosierung der Ausfahrten A2(37) Erstfeld, A2(38) Amsteg (bei Bedarf) und A2(39) Wassen bei Rückstau auf der Autobahn zur Reduktion des Rückstaus auf der Kantonsstrasse und zur Freihaltung der Notfallachse	ASTRA	A, 2
SB3	A2P Schöllenen: Sanierung mit Anpassung der Wendepfannen für den Schwerverkehr und Radweg bergwärts	ASTRA	A
SB4	A2P Andermatt-Hospental: Sanierung mit Anpassung des Querschnitts und Ausbau des einseitigen Rad-Gehwegs	ASTRA	A
SB5	Der Autoverlad am Furka und am Oberalp ist langfristig zu erhalten und nachfragegerecht anzubieten	BAV, MGBahn	1
Massnahmen Strasse (MIV) im rGVK			
S1	Andermatt, Gotthardstrasse innerorts: Sanierung der Strecke Altkirch-Bahnhofstrasse mit Verlegung des Trottoirs auf die Ostseite	Kanton, Gde Andermatt	A
S2	Weitergehende Aufwertung der Gotthardstrasse im Dorfkern Andermatt (Begegnungszone / Fussgängerzone) und mittelfristig Strassenübernahme durch Gemeinde	Gde Andermatt, Kanton	1, 2
S3	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 Randbedingungen 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 Parkierung, Massnahmen

9.1 Vorbemerkungen

Auslöser für das rGVK Ursern (2008) war die Planung des Tourismusresorts Andermatt (TRA). Das rGVK hatte zum Ziel, die übergeordneten (kantonalen) Vorgaben im Hinblick auf die Erarbeitung der Quartiergestaltungspläne (QGP) für das TRA zu konkretisieren und die übergeordneten Verkehrsmassnahmen im Einklang mit dem Realisierungszeitplan des TRA zu definieren.

In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass die Realisierung des TRA in kleineren Schritten und in einem ausgedehnteren Zeitplan erfolgt. Als weitere, wesentliche Veränderung der Ausgangslage ist die Planung der Erneuerung und des Ausbaus der Skiinfrastrukturen Urserntal/Oberalp zu betrachten. Diese werden zu einer gemeinsamen Skiarena Andermatt - Sedrun (Skiarena) zusammengeführt. Am 30. Mai 2014 bewilligte das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Ausbau der Anlagen unter gewissen Auflagen, die insbesondere die Verkehrserschliessung betreffen.

Die Massnahmen des rGVK (2008) haben naturgemäss die Auflagen für die Skiarena nicht berücksichtigt. Nachfolgend werden die einzelnen Festlegungen zusammenfassend dargestellt und die aktualisierten Massnahmen festgelegt. Sie werden ergänzt durch die gemeindlichen Massnahmen und Festlegungen, die im kommunalem Verkehrskonzept Andermatt formuliert werden.

9.2 Übergeordnete Festlegungen

9.2.1 Bewilligte Parkfelder für das TRA im Endzustand

Für das TRA wurden in den übergeordneten Quartiergestaltungsplanvorschriften für das ganze Resort 1'970 Parkfelder bewilligt. Diese Anzahl ist tiefer als der ursprünglich ausgewiesene Bedarf und wurde festgelegt unter Berücksichtigung des Modal-Split-Ziels von 20% öV. Gemäss Parkfeldberechnung des TRA [6] werden die Parkfelder wie folgt auf die einzelnen Bereiche aufgeteilt:

Bereich	Anzahl Parkfelder	
Chedi	140	
Bahnhof	170	
Sportzentrum Zone 3	250	
Hotels	669	
Appartements	621	
weitere am Podium	50	
Golfplatz	70	
Total	1'970	Davon sind insgesamt 400 Parkfelder als Doppelnutzung für Skisportler vorzusehen.

Tabelle 10: Bewilligte Parkfelder für das Tourismusresort

9.2.2 Parkplatzaufgaben für die Skiarena ASS

In der PGVf für den Ausbau der Skiinfrastruktur wurde das zugehörige Parkplatzangebot auf insgesamt 1'975 Parkfelder (PP) festgelegt. Das bedeutet, dass trotz grossem Ausbau der Skiinfrastrukturen die Gesamtanzahl der Parkfelder unverändert bleibt. Diese Festlegung setzt voraus, dass der ÖV-Anteil zukünftig auf 20% gesteigert wird. In der PGVf wurde dieses Ziel deshalb ebenfalls verfügt und gleichzeitig eine veränderte Aufteilung der Parkfelder auf die verschiedenen Standorte verfügt.

Zukünftig sind 620 PP auf Bündner Seite in Dieni vorgesehen; auf der Urner Seite des Gesamtgebiets sind die Standorte für die insgesamt 1'355 PP wie folgt aufgeführt:

Gemeinde	Standort	Anzahl Parkfelder
Andermatt	Kaserne / Rosstall / Altkirch	200
Andermatt	Gemsstockbahn	255
Andermatt	TRA – Sportzentrum / Bahnhof (Doppelnutzung)	350
Andermatt	TRA – Golfplatz (Doppelnutzung)	50
Göschenen	Bahnhof	500
Total	Seite Uri	1'355

Tabelle 11: Bewilligte Parkfelder Seite Uri für die Skiarena

Mit der PGVf für die Skiinfrastruktur wurde eine P+R-Anlage in Göschenen mit 500 Parkfeldern gemäss Studie [8] durch das BAV verfügt und die Auflage aufgenommen, dass die Andermatt-Sedrun Sport AG (ASS) ein Detailprojekt Nr. 48 „Parkleit- und Verkehrssystem“ vorlegen muss, das neben der zielgerichteten Leitung des Tourismusverkehrs zu den Parkieranlagen auch das Verkehrssystem inkl. Shuttlebetrieb zwischen Göschenen und Andermatt beinhaltet.

9.2.3 Gesamtbilanz Parkfelder TRA und Skiarena im Endzustand

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Doppelnutzung im TRA ergibt sich gesamthaft für TRA und Skiarena die folgende Bilanz der Parkfelder:

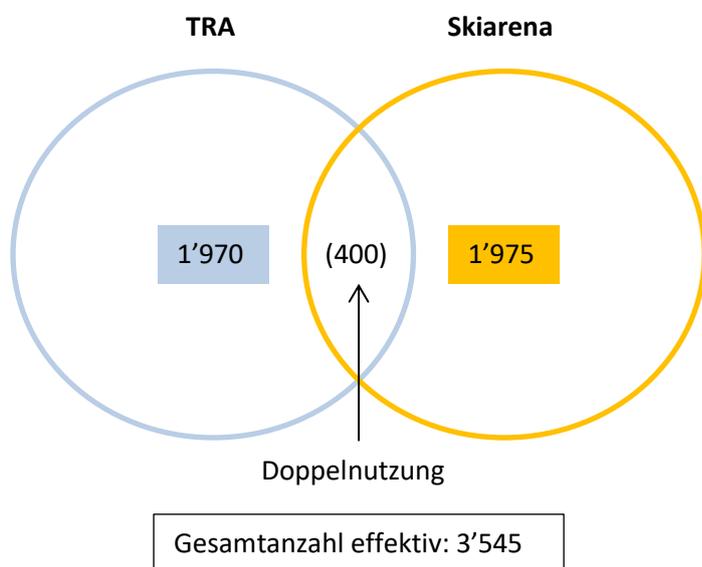


Abbildung 9: Gesamtbilanz Parkfelder TRA und Skiarena

In dieser Gesamtanzahl ist berücksichtigt, dass das Ziel für den Anteil der ÖV-Anreise im Tagestourismus auf zukünftig 20% festgelegt wurde und der Anteil der Übernachtungsgäste (Residenzgäste) von 35% auf 65% steigen soll.

Die Parkfelder verteilen sich insgesamt wie folgt:

Andermatt	Anzahl	Übrige Standorte	Anzahl
TRA nur Resort	1'570	Dieni (Sedrun)	620
TRA mit Doppelnutzung	400	Göschenen (P+R)	500
Skiarena	455		
Total	2'425		1'120

Tabelle 12: Aufteilung der Parkfelder TRA und Skiarena nach Standorten

Für die Skiarena verbleiben neben den Parkfeldern in Göschenen und in Dieni sowie der Doppelnutzung im TRA zusätzlich insgesamt noch 455 Parkfelder am Standort Andermatt.

9.2.4 Car-Parkplätze und Car-Haltestellen

Die Carparkplätze und -haltestellen wurden im Richtplan festgelegt («Endzustand») und werden für die Zwischenphase sinngemäss wie folgt umgesetzt:

	Endzustand	Zwischenzustand bis Abschluss Baustelle 2. Röhre GST
Andermatt, Gemsstockbahn und Areal TRA	30	45
Göschenen	30	15
Total	60	60

Die Parkplätze in Göschenen dienen zum Abstellen von Cars, die in Andermatt keinen Standplatz finden. Für das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste in Andermatt sind deshalb zusätzlich 10 Car-Haltestellen am Bahnhof Andermatt, Nordseite vorgesehen. Diese dienen insbesondere auch zum Umsteigen vom/zum Glacier-Express.

9.2.5 Sommerparkierung Oberalppass

Für den Sommerbetrieb am Oberalppass wurden im Richtplan ein Parkplatz mit 150 PW-Parkfeldern für die Bergbahn und ein Platz für 30 Camper festgelegt. Da an anderen Standorten im Sommer deutlich weniger Parkfelder als im Winter in Betrieb sind und benötigt werden, führen diese Festlegungen insgesamt nicht zu einer höheren Gesamtbilanz.

9.2.6 Winterparkierung Realp

In der Gemeinde Realp ist zunehmend eine Überlastung der Parkräume an guten Wintersporttagen festzustellen. Die erhöhte Nachfrage entsteht vor allem an den Wochenenden und ist vom Langlaufsport (Urserntal und Wallis) sowie von Skitourengängern geprägt. Zur Bestimmung geeigneter Massnahmen wird die Gemeinde Realp ein kommunales Parkraumkonzept ausarbeiten.

9.3 Massnahmen

9.3.1 Parkraumstandorte

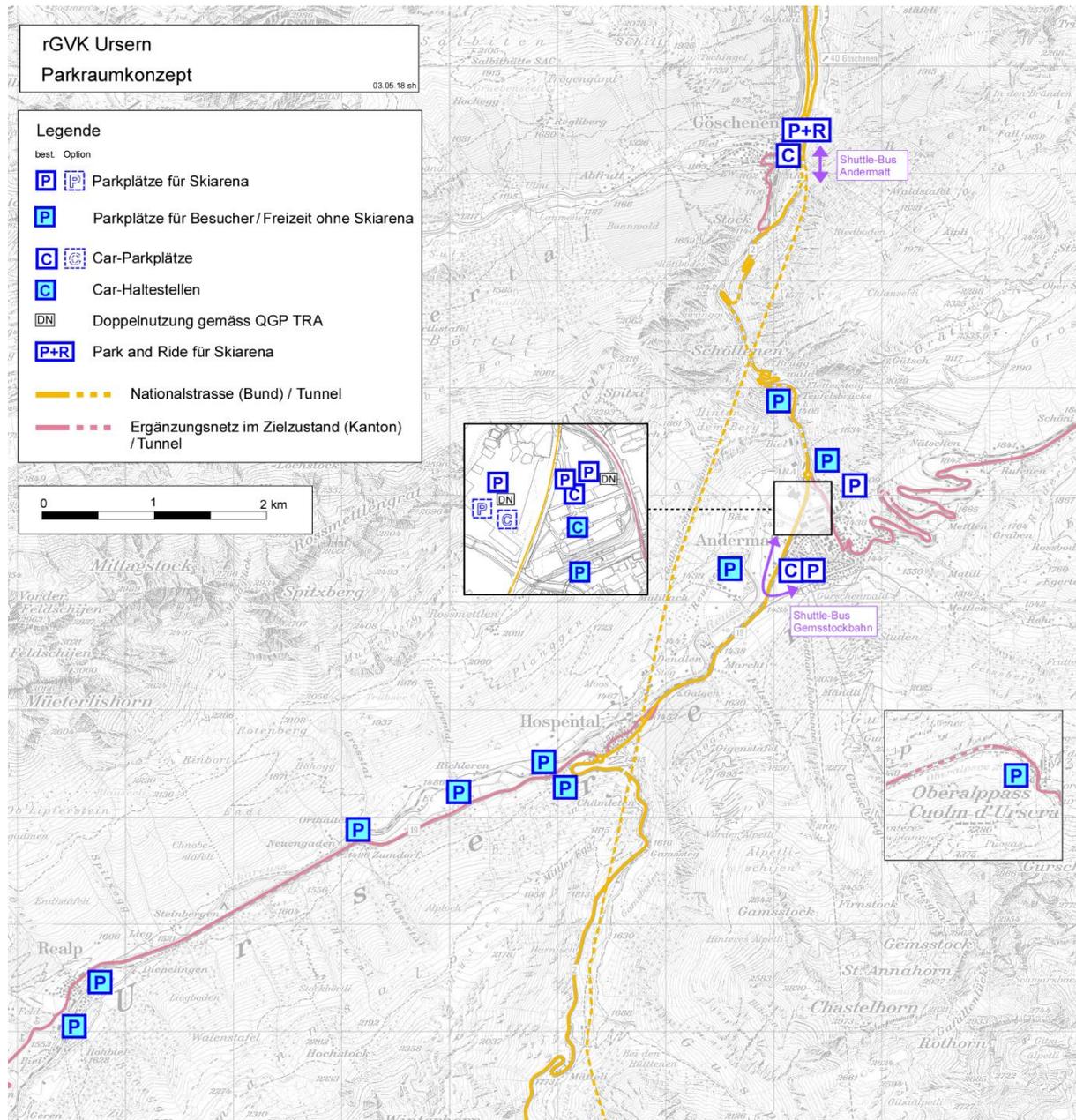
Die vorstehenden Festlegungen müssen ergänzt werden, weil infolge der Baustelle der 2. Röhre des Gottardstrassentunnels bis voraussichtlich 2027 die vorgesehene Anordnung des P+R in Göschenen noch nicht möglich ist. Weiter müssen in Andermatt mögliche Ersatzstandorte für den nicht gesicherten Standort Kaserne / Rossstall bzw. Altkirch aufgezeigt werden.

Es wird unterschieden zwischen

- Parkraum für die Skiarena
- Parkraum für die übrigen Freizeiteinrichtungen bzw. -nutzungen

Die Parkräume für die Ortsansässigen und Gewerbebetriebe sind nicht Gegenstand des rGVK. Sie sind soweit nötig im KVK Andermatt zu behandeln.

In der Abbildung 10 sind die Standorte der einzelnen Parkieranlagen eingezeichnet. Die Anzahl Parkfelder in Göschenen wurde in der PGVf auf 500 festgesetzt. Für die Anlagen in Andermatt erfolgt die Aufteilung durch die Betreiber (ASS) im Rahmen der Planungs- sowie baurechtlichen Vorgaben und der nachstehenden Zuordnung (Ziffer 9.3.2).



9.3.2 Zuordnung der Parkfelder

In Andermatt stehen neben dem Ganzjahresparkplatz bei der Gemsstockbahn aktuell die Fläche Rossstall hinter der Kaserne und die freien Flächen im TRA-Areal zur Verfügung. Im Areal TRA sind langfristig 400 PP für die Doppelnutzung von Resortgästen und Tagesgästen der Skiarena gemäss QGP sicherzustellen. Sofern die Parkplätze für das Resort nicht vollständig benötigt werden, können bis zum Abschluss des Baus der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels nicht benötigte Parkfelder aus dem Kontingent des TRA an Spitzentagen für die Skiarena genutzt werden, unter der Bedingung, dass geordnete Parkieranlagen erstellt werden. Die angepasste Nutzung und der Betrieb der Parkfelder müssen vorgängig geregelt und von den Behörden genehmigt werden. Die Gesamtanzahl der betriebenen Parkfelder darf jedoch die Anzahl der in Andermatt bewilligten Parkfelder für die Skiarena und das TRA nicht überschreiten. Sollten die Parkfelder im Areal Rossstall / Altkirch nicht zur Verfügung stehen, sind die Ersatzparkfelder durch ASS/ASA auf dem Areal des TRA zu erstellen.

Für die in der PGVf festgelegten 500 PP in Göschenen hat sich durch die vom Schweizervolk bestätigte 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels eine neue Situation ergeben. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten steht das vorgeplante Areal nicht zur Verfügung. Als Zwischenlösung können nur 250 Parkfelder in Göschenen eingerichtet werden (vgl. 9.3.3). Die restlichen 250 PP können während der Zwischenphase in Andermatt angeordnet werden. Aufgrund der wirtschaftlichen Verflechtung zwischen ASS und TRA und angesichts der Tatsache, dass grosse Flächen innerhalb des TRA verfügbar sind, sind diese zusätzlichen, temporären Parkfelder innerhalb des TRA anzulegen.

Zusammenfassend ergibt sich somit die folgende Zuordnung der Parkfelder für die Skiarena:

Bereich	Zwischenphase (ab 2020)	Endzustand (ab ca. 2027)	Bemerkungen
Gemsstockbahn	255	255	
Rossstall (armasuisse)	200 / 0	200 / 0	abhängig von Vereinbarung mit armasuisse
Areal TRA	650 / 850	400 / 600	davon 400 als Doppelnutzung; Total abhängig von Anzahl PP beim Rossstall
Göschenen (s. auch 9.3.4)	250	500	An allen Tagen zu betreiben, an denen eine Überbelegung der in Andermatt verfügbaren Parkplätze für die Skiarena zu erwarten ist
Total	1'355	1'355	

Tabelle 13: Zuordnung der Parkfelder auf die einzelnen Standorte

Mit der Entwicklung des TRA und der angestrebten Erhöhung des Anteils der Residenzgäste gegenüber den Tagestouristen steigen die Ansprüche an das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet und in den Freiräumen in Andermatt. Um diese Qualitäten zu stärken, werden entsprechende Festlegungen im kommunalen Verkehrskonzept formuliert. Im rGVK werden als übergeordnete Massnahmen die Aufhebung der temporären Parkierung entlang der Umfahrungsstrasse sowie entlang der Gotthardstrasse am südlichen Dorfeingang festgelegt. Dies ist insbesondere auch notwendig, um Wegfahrten durch das Dorfzentrum von Andermatt zu vermeiden.

9.3.3 Shuttle-Bus in Andermatt

Aus der Lage der Talstation der Gemsstockbahn am südlichen Dorfrand ergibt sich das Bedürfnis, Skitouristen vom TRA und den dort angeordneten Parkräumen sowie vom Bahnhof Andermatt mit einem Shuttle-Bus zu befördern. Die ASS möchte zudem eine rasche Verbindung zwischen den Talstationen der Nätschen- und der Gemsstockbahn herstellen. Bereits heute besteht diese Verbindung unter der Bezeichnung Gemsstockexpress. Dieses

Angebot wird durch ASS/ASA, Andermatt-Urserntal Tourismus GmbH (AUT) und Gemeinde Andermatt weiterentwickelt und im kVK präzisiert. Als übergeordnete Bestimmung wird im rGVK festgelegt, dass dieser Shuttle-Bus zwischen der Nordseite des Bahnhofs Andermatt und der Talstation der Gemsstockbahn über die Umfahrungsstrasse verkehren soll. Damit können Konflikte mit dem Dorfzentrum und den Wohngebieten vermieden werden.

9.3.4 Besondere Festlegungen für das P+R Göschenen

Wegen der für den Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels benötigten Installationsflächen können die 500 PP für die Skiarena in Göschenen erst nach Abschluss der Bauarbeiten im Areal «Eidgenössisch» realisiert werden. Für die Zwischenphase werden 250 PP und 20 Car-Parkplätze auf dem heutigen Werkhofareal erstellt (s. Abbildung 11). Die Umsetzung soll in zwei Etappen erfolgen:

- Per Dezember 2018 werden auf der bereits befestigten Fläche P1 125 PP markiert und während der Wintersaison als P+R-Parkplatz für die Skiarena betrieben.
- Spätestens zu Beginn der Wintersaison 2020/21 wird die gesamte Fläche P2 als Parkplatz für 250 PP und 20-Carparkplätze eingerichtet. Die Baukosten werden vom ASTRA übernommen.

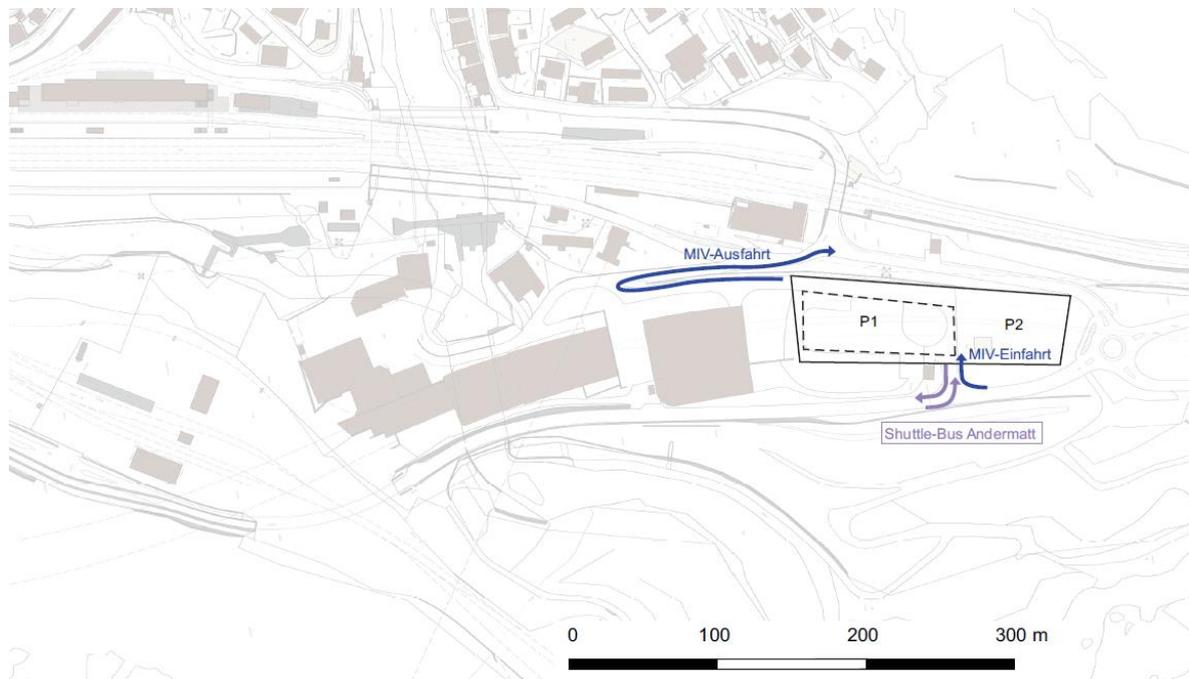


Abbildung 11: P+R Göschenen in der Zwischenphase

Dieser P+R-Parkplatz ist an allen Tagen zu betreiben, an denen eine Überbelegung der in Andermatt verfügbaren Parkplätze für die Skiarena zu erwarten ist. Für die Beförderung der Skifahrer nach Andermatt wird durch ASS ein Shuttle-Bus eingerichtet und betrieben. Die entsprechenden Abklärungen sind Bestandteil des Detailprojekts 48 aus der PGVf.

Nach Abschluss der Bauarbeiten für die 2. Röhre und mit der Wiederverfügbarkeit des Areals «Eidgenössisch» ist die definitive Lösung mit 500 PP in Göschenen gemäss Abbildung 12 umzusetzen. Die definitive Anlage wird durch ASS geplant und finanziert. Sie wird unmittelbar neben dem Bahnhof Göschenen und dem geplanten Standort der Talstation der im PGVf vorgesehene neuen Sportbahn zum Gütsch realisiert werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass sich unter dieser Voraussetzung ein Shuttle-Bus im Endzustand erübrigt. Sollte die Gütschbahn erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden, erfolgt die Beförderung der Tagestouristen mit der Schöllenenbahn (MGBahn), sofern die benötigten Kapazitäten neben den übrigen ÖV-Reisenden zur Verfügung stehen. Andernfalls ist weiterhin ein Shuttle-Bus durch die ASS (gemäss PGVf) bereit zu stellen.

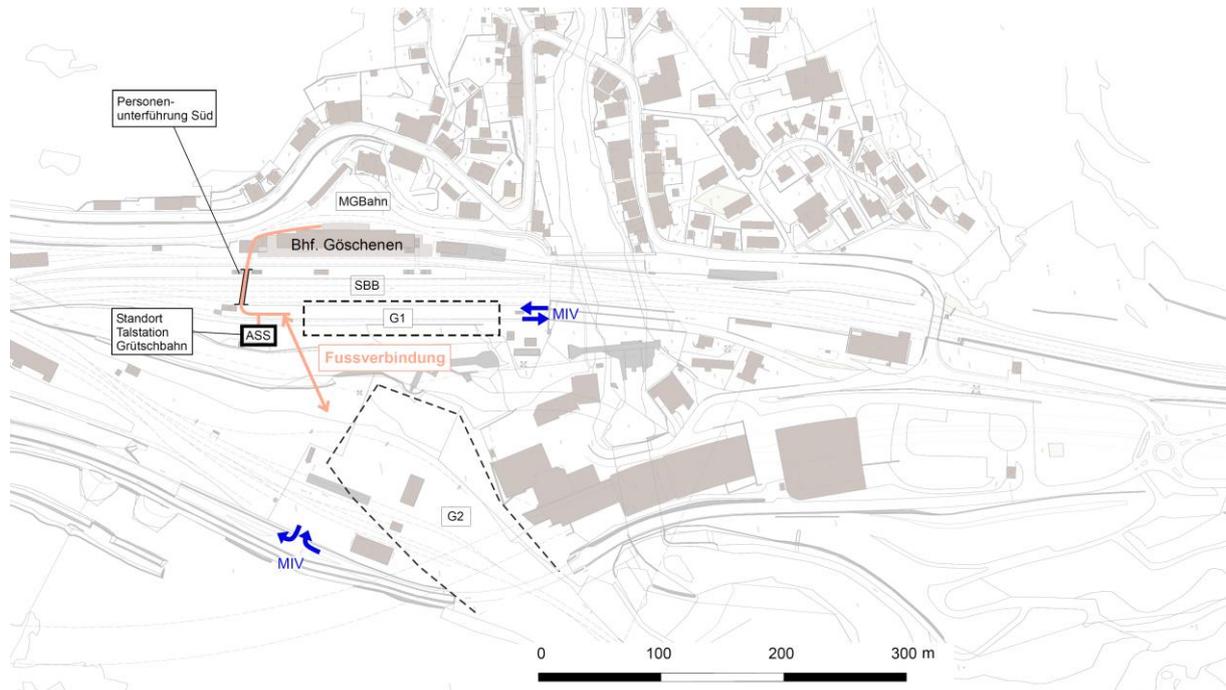


Abbildung 12: Endzustand Parkierung Göschenen

9.3.5 Parkraumbewirtschaftung

Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkfelder im Urserntal sind nutzungsbezogen zu bewirtschaften. Die Bewirtschaftung umfasst die Regelung der Parkzeiten / Parkdauer und eine differenzierte Gebührenordnung mit dem Ziel, die Nutzung der einzelnen Anlagen entsprechend ihrer Zweckbestimmung sicherzustellen. Die Tarife der privat betriebenen Parkieranlagen müssen so gestaltet werden, dass die in Verträgen oder Bewilligungen verfügbaren Auflagen eingehalten und umgesetzt werden. Insbesondere ist durch ASS / ASA sicherzustellen, dass die im Infrastrukturvertrag mit der Gemeinde Andermatt festgelegten Bestimmungen für die Nutzung von Parkplätzen zugunsten der Hotellerie und Parahotellerie (100 Parkfelder zu tragbaren Konditionen) und die unentgeltliche Nutzung der 50 Parkfelder beim Golf-Clubhaus im Winter eingehalten werden. Weiter ist sicherzustellen, dass die Tarifierung nicht dazu führt, dass die festgeschriebene Doppelnutzung (400 Parkfelder des TRA) faktisch verhindert wird.

Das knappe Angebot an freien Flächen und die Anforderungen der Schneeräumung führen dazu, dass in Andermatt praktisch keine öffentlichen 24h-Parkfelder im Freien angeboten werden können. Das Bedürfnis nach solchen Abstellplätzen entsteht insbesondere bei Beschäftigten (z. B. Wochenaufenthalter) und Übernachtungsgästen. Dieser Parkplatzbedarf ist gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde abzudecken und wird im KVK behandelt. Das Dauerparkieren in Andermatt von Gästen, die für einen Aufenthalt in Sedrun mit dem Zug weiterreisen, entspricht nicht den Zielsetzungen und soll nicht mit Dauerparkfeldern unterstützt werden.

9.3.6 Parkleitsystem und Parkraummanagement

Um die zufahrenden Autos gezielt zu den freien Parkplätzen zu führen ist ein Parkleitsystem erforderlich. In Andermatt ist die Situation mit höchstens drei unterschiedlichen Parkingzufahrten vom übergeordneten Strassennetz relativ einfach, sodass ein elektronisches System oder ein gut organisierter Betrieb mit einem Verkehrsdienst sowie Wechselfafeln möglich ist. Zusätzliche Anforderungen ergeben sich aus dem Betrieb des P+R in Göschenen, das rechtzeitig und zuverlässig die überhöhte Nachfrage in Andermatt absorbieren muss. Das Parkleitsystem ist Bestandteil des Detailprojekts 48, das die ASS gemäss PGVf erstellen muss.

Im Winter entsteht an Spitzentagen (vorwiegend Sonntagabend) eine Überlastung der Schöllenen infolge konzentrierter Wegfahrten aus den Parkräumen im Urserntal. Um den Verkehrsfluss in der Schöllenen aufrecht zu erhalten, ist deshalb ein Parkraummanagement mit Möglichkeiten für Ausfahrtsdosierungen bei den grösseren,

bestehenden und geplanten Parkieranlagen, die einen entsprechenden Anteil am Spitzenverkehr erzeugen, vorzusehen. Zukünftige Anlagen, die aufgrund weiterer Planungen oder zusätzlicher Nutzungen später im definierten Perimeter entstehen, sind sinngemäss den vorstehenden Massnahmen zu unterstellen.

9.3.7 Massnahmenliste

Die Massnahmen im Bereich Parkierung sind nachstehend zusammengestellt. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die Beteiligten Institutionen 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 Parkierung im rGVK		
P01	Sicherstellen der bewilligten Anzahl Parkfelder in Andermatt auf den ausgewiesenen Arealen Gemsstockbahn, Rossstall und TRA. Falls das Areal Rossstall nicht zur Verfügung steht, Ersatz im Areal TRA schaffen	ASS, ASA	1
P02	Für die Zwischenphase° P+R mit 250 Plätzen beim Werkhof ASTRA in Göschenen	ASS, ASTRA	A
P03	Einrichten eines Shuttle-Busses für die Beförderung der Skitouristen zwischen dem P+R Göschenen und Andermatt	ASS	1
P04	Bereitstellung von mindestens 250 temporären Parkfeldern im Areal TRA (anstelle Göschenen) für die Dauer der Zwischenphase°	ASS, ASA	1
P05	Shuttle-Bus in Andermatt zwischen Bahnhof Nord und Gemsstockbahn (Gemsstockbahn) mit Führung über die Umfahrungsstrasse	ASS, ASA, AUT	A
P06	Planung und Umsetzung des Detailprojekts 48 (Parkleit- und Verkehrssystem) der PGVf der Skiarena	ASS	A
P07	Parkplatzbewirtschaftung Ursern für sämtliche Freizeitaktivitäten	ASS, ASA, Gemeinden	1
P08	Verkehrsmanagement der Parkplätze zum Erhalt des Verkehrsflusses in der Schöllenen	ASS, ASA, Gemeinden, Kanton, ASTRA	1
P09	Realisierung von 500 P+R-Plätzen in Göschenen nach Abschluss der Zwischenphase°	ASS	3
P10	Aufbau und Weiterentwicklung von Informationskanälen zur Verkehrssituation	ASS, ASA, AUT, Kanton	2
P11	Aufheben der Parkplatzprovisorien Umfahrungsstrasse und Gotthardstrasse Süd in Andermatt	ASTRA, Kanton, Gde Andermatt	1
P12	Kommunales Parkraumkonzept der Gemeinde Andermatt für die touristischen und die übrigen Nutzungen (Bewohner, Beschäftigte, Betriebe)	Gde Andermatt ASS, ASA	A
P13	Kommunales Parkraumkonzept der Gemeinde Realp mit Schwerpunkt Wintersaison	Gde Realp	1

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

° Während Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels

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 Randbedingungen angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert, können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

10 Langsamverkehrsnetze und Massnahmen

10.1 Veloroutennetz

Im Rahmen der rGVK wird erstmals das Netz der kantonalen Velorouten erarbeitet. Für den Bereich Ursern wurden die Velorouten nach den gleichen Grundsätzen wie in den anderen Gebieten erarbeitet [9].

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 Haupttrouten und kantonale Nebenrouten gemäss folgenden Grundsätzen unterteilt.

- Kantonale Hauptvelorouten:
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonalen oder überkommunaler Bedeutung.
- Kantonale Nebenvelorouten:
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonalen 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 Ursern umfassen die kantonalen Velorouten die Verbindungen zwischen den Gemeinden im Urserntal auf den bestehenden Kantonsstrassen sowie die nationalen Routen durch die Schöllenen und über die Pässe Gotthard, Furka und Oberalp (Veloland Schweiz) (s. Abbildung 13). 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 weitgehend auf bestehenden Wegen.

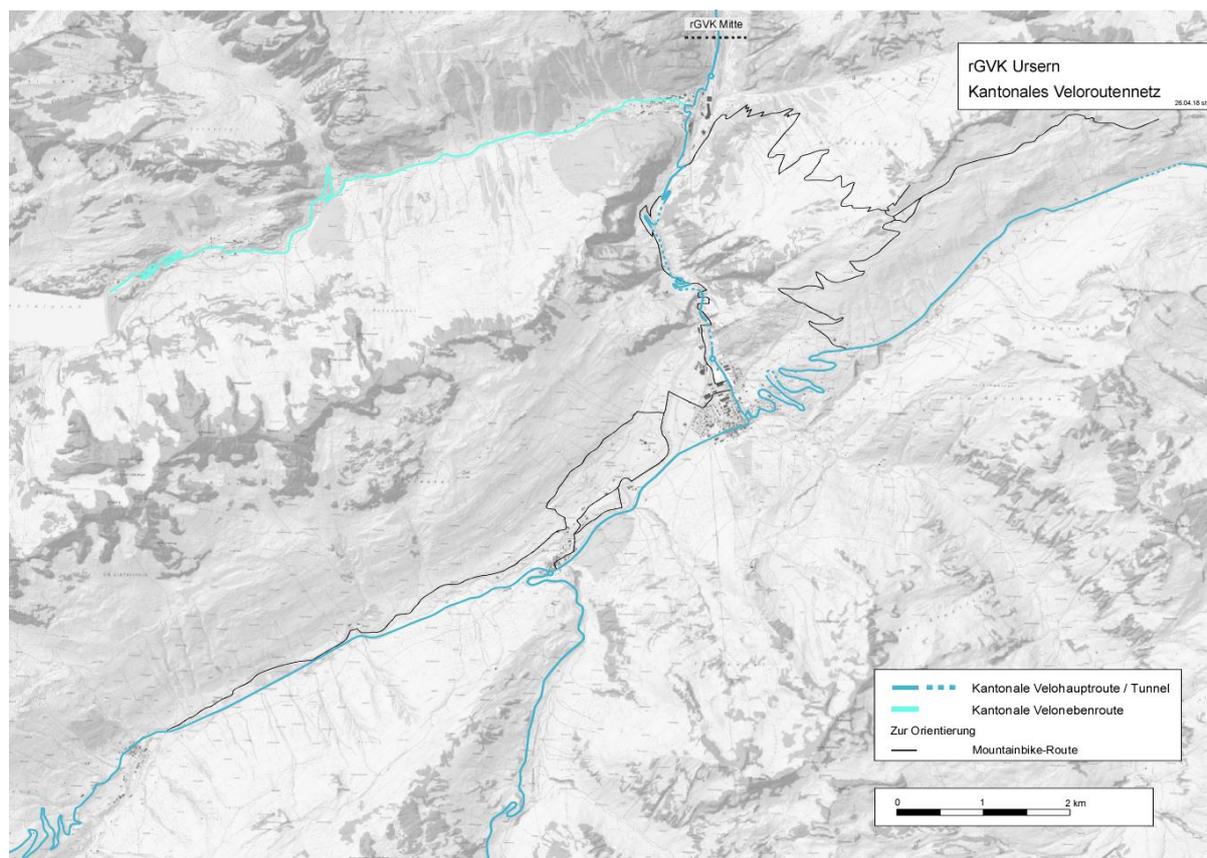


Abbildung 13: Kantonale Velorouten im Bereich Ursern

10.2 Massnahmen für den Veloverkehr

Grundlage für die Massnahmen im Veloverkehr bildet das Arbeitspapier „Veloroutennetz Ursern“ [9]. Aufgrund der Bedeutung der Velorouten und der Qualität der spezifischen Anlagen bzw. deren Mängel werden die Infrastrukturmassnahmen gemäss der nachstehenden Tabelle vorgesehen. 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 VV			
VB1	A2P Schöllenen: Radweg bergwärts zusammen mit Strassensanierung	ASTRA	A
VB2	A2P Andermatt-Hospental: Ausbau des einseitigen Rad-/Gehwegs zusammen mit Strassensanierung	ASTRA	A

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“ [10] zur Anwendung. Aufgrund der tiefen Verkehrsbelastungen sind zwischen Hospental und Realp sowie auf den Passstrassen keine Infrastrukturmassnahmen für Velofahrende erforderlich.

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

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 oder Daueraufgaben des Kantons umgesetzt werden sollen:

	Daueraufgaben VV	Zuständig
V1	Allgemeine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr	Kanton, Gemeinden
V2	Allgemeine Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs inkl. E-Bikes als Teil Mobilitätsmanagement	Kanton, Gemeinden
V3	Vollständige Signalisation für den Veloverkehr einrichten	Kanton, Gemeinden
V4	Veloabstellanlagen bei ÖV-Knotenpunkten und bei wichtigen ÖV-Haltestellen vorsehen	MGBahn, SBB, Kanton

10.3 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 Freizeitleitwege (Wanderwege) werden durch das ARE geplant und ausserhalb des rGVK dargestellt.

Im touristischen Regionalzentrum Andermatt besteht ein grosses Bedürfnis nach einem engmaschigen und attraktiven Fusswegnetz für Gäste und Einheimische. Die kommunalen Verbindungen und die Abstimmung mit den lokalen Wegen innerhalb des Tourismusresorts erfolgt im kVK Andermatt.

10.4 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. Aufgrund ihrer Bedeutung werden auch die wesentlichen Massnahmen im kommunalem Bereich aufgeführt.

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.

Im rGVK werden die Massnahmen gemäss der nachstehenden Tabelle festgelegt. 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 FV		
FB1	A2P Andermatt-Hospental: Ausbau des einseitigen Rad-/Gehwegs zusammen mit Strassensanierung	ASTRA	A
	Massnahmen FV im rGVK		
F1	Andermatt, Gotthardstrasse zwischen Altkirch und Bahnhofstrasse: Verlegung des Trottoirs auf die Ostseite zusammen mit Strassensanierung	Kanton	1
F2	Andermatt, Fussgängerunterführung zwischen TRA, Bahnhof und Talstation Nätschen	MGBahn, ASA, ASS, Gde Andermatt	A
F3	Andermatt, kommunales Fusswegnetz mit den Wegen des TRA abstimmen und optionale Verbindung zwischen Dorf und TRA schaffen	Gde Andermatt	A

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 Randbedingungen angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert, können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

Zusätzlich werden die folgenden Daueraufgaben für den Fussverkehr als Massnahmen kombiniert:

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	Daueraufgaben FV	
F4	Ergänzung/Anpassung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen im Rahmen von Strassenprojekten	Kanton
F5	Behebung von Sicherheitsproblemen, insbesondere bei Fussgängerstreifen	Kanton, Gemeinden

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

11 Wirkung des rGVK

11.1 Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes

In Anlehnung an das rGVK Unterland werden die Massnahmen des rGVK Ursern 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 Ursern die Qualität des Verkehrssystems als Ganzes verbessern und schwergewichtig Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des ruhenden Verkehrs darstellen. Damit einher geht die Verbesserung der Siedlungsqualität und die Eingrenzung der Umweltbelastungen, womit die Zielsetzung des Richtplans nach einer guten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der Tourismusregion erfüllt wird.

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern				WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen			
1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	VB1 VB2 V1 V2	V3 V4 FB1 F1	F2 F3 F4 F5	1. Erhöhung der objektiven Sicherheit	SB1 SB3 SB4 S1 S2 P11	VB1 VB2 V1 FB1 F1 F2 F4 F5	
2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	Ö1 Ö2 Ö3 Ö4 Ö5	Ö6 Ö7 Ö8 Ö9 Ö10	Ö11 Ö12 Ö13 Ö14 Ö15 Ö16				
3. Verbesserung des Strassennetzes	SB1 SB2 SB3 SB4	S1 S2 S3	P06 P07 P08 P11				
4. Verbesserung der Erreichbarkeit	Ö3 Ö4 Ö5 Ö7 Ö8 Ö9 Ö14 Ö15 Ö16	SB1 SB2 SB3 SB5	P02 P03 P04 P06 P07 P08 P09 P10	2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit	S1 S2 P11	VB2 FB1	
5. Verbesserung der Intermodalität	Ö1 Ö2 Ö11	P03 P05 P09	V4				
6. Nachfrageseitige Massnahmen	P01 P03 P05	P09 P10 P11	V2				
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern				WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern			
3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	P01 P02 P03 P04 P05 P06	P07 P08 P09 P10 P11 P12	P13 F3	1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	Ö3 Ö4 Ö5 Ö13 Ö14	P02 P03 P05 P06 P07	P08 P09 P11
				2. Reduktion der Lärmemissionen	P02 P03 P05	P06 P07 P09	P10

Tabelle 14: Zuordnung der Massnahmen zu den Wirksamkeitskriterien des Bundes

12 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 Zielbilds 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. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die weitere Entwicklung des Tourismusresorts und der Skiarena. Damit der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Entwicklung zum Tragen kommt, muss weiterhin eine enge Zusammenarbeit zwischen Kanton, Gemeinden und den privaten Investoren sowie den weiteren Stakeholdern gepflegt werden, um die notwendigen Massnahmen zeitgerecht und gezielt umzusetzen. Die Baudirektion wird hierzu die bereits bestehende Projektkoordination weiterführen.

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

Anhang 3 Faktenblatt Bedeutung des Modal Split Ziels 80/20 im rGVK Ursern

Abkürzungsverzeichnis

AAGU	Auto AG Uri
ASA	Andermatt Swiss Alps AG
ASS	Andermatt-Sedrun-Skiarena (AG)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUT	Andermatt-Uriertal Tourismus GmbH
BAV	Bundesamt für Verkehr
BD	Baudirektion (Kanton Uri)
BFS	Bundesamt für Statistik
D	Tag
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EQS	Erschliessungsqualitätsstufen
Ew	Einwohner/innen
F	Fahrt
Fz	Fahrzeug
FV	Fussverkehr
GST	Gotthardstrassentunnel
HVZ	Hauptverkehrszeiten
Kl.	Klasse
kVK	kommunales Verkehrskonzept Andermatt
LV	Langsamverkehr
MFZ	Motorfahrzeug
MGBahn	Matterhon Gotthard Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Modalsplit
NVZ	Normalverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PGVf	Plangenehmigungsverfügung
PP	Parkplätze / Parkfelder
P+R	Park + Ride
PW	Personenwagen
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG

StrG	Strassengesetz (Kanton Uri)
SVZ	Spätverkehrszeiten
TRA	Tourismusresort Andermatt
VD	Volkswirtschaftsdirektion (Kanton Uri)
VV	Veloverkehr
WK	Wirksamkeitskriterium

Quellenverzeichnis

- [1] Kanton Uri, Amt für Tiefbau, rGVK Ursern, Synthesebericht. S-ce consulting AG, August 2008.
- [2] Justizdirektion Kanton Uri, Umsetzung RPG-Revision, Richtplananpassung 2016.
- [3] Bundesamt für Verkehr BAV, Plangenehmigung und Konzession betreffend Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp. Bern, 30. Mai 2014.
- [4] Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri, Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt. Ecoplan, 22. September 2017.
- [5] Urner Kantonalbank. Wirtschaftliche Entwicklung im Urserntal. Ausgabe Nr.3, 2016/17. Ecoplan, Oktober 2017.
- [6] Andermatt Tourismus Resort, Parkfeldberechnung / Verkehrserzeugung. TEAMverkehr.Zug, Mai 2008.
- [7] Andermatt Tourismus Resort, Verkehr. Angebotsgrundsätze öffentlicher Verkehr / Schiene für Andermatt / Urseren. Teilprojekt V5. Metron, 21. Mai 2007.
- [8] Kanton Uri, Tourismusverkehr Andermatt-Sedrun, Überprüfung Planungsstand künftiges Verkehrsangebot. Ernst Basler + Partner, 15. April 2015.
- [9] Kanton Uri, Amt für Tiefbau. rGVK Ursern, Veloroutennetz Bereich Ursern. S-ce consulting AG, 10. Januar 2018.
- [10] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).

Faktenblatt

Bedeutung des Modal Split Ziels 80/20 im rGVK Ursern

1. Allgemeiner Begriff

Als Modal Split wird hier der bimodale Modal Split (Aufteilung) von MIV und ÖV, gemessen in Fahrten, verstanden. Dabei bedeutet 80/20, dass der Anteil MIV 80% und der Anteil ÖV 20% beträgt. Der Modal Split wird in Personen-Fahrten gemessen.

2. Massgebender Inhalt der verfügbaren Auflage

Die Modal Split-Auflage wurde im Umweltverträglichkeitsbericht für das Konzessionsprojekt der Skiinfrastrukturanlagen Urserntal/Oberalp vom 29. Juli 2011 (UVB) wie folgt definiert (S. 67):

5.1.2 Dimensionierung Parkieranlagen mit Ausbau Skiinfrastrukturanlagen

Mithilfe eines einfachen Modells wurden die Parkieranlagen für den Betrieb der Skiinfrastrukturanlagen gemäss dem geplanten Kapazitätsausbau und den bestehenden Randbedingungen dimensioniert (siehe separate Beilage B13). Massgebend sind dafür die mit der Bahn anreisenden Tagestouristen, die mit dem Auto durch die Schöllenen nach Andermatt oder über ein Park and Ride (P+R) ab Göschenen anreisen (Skitagestouristen).

Die Parkieranlagen sind nach den folgenden Zielen dimensioniert:

- Die Bahnen sollen in erster Priorität durch die Feriengäste im Gebiet und in zweiter Priorität durch Tagestouristen ausgelastet werden.
- Tagestouristen reisen via Göschenen/Andermatt in das Skigebiet und nicht hauptsächlich via Sedrun.
- Der Modalsplit liegt zukünftig bei 80/20 Prozent MIV/ÖV.
- Als Bemessungstag dient das Mittel der 8 nachfragestärksten Wintertage, die in der Regel Sonn- und Feiertage sind.

In der Plangenehmigung und Konzession betreffend Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp des Bundesamts für Verkehr (BAV) vom 30. Mai 2014 (Plangenehmigungsverfügung PGVf) wurden die Massnahmen aus dem UVB verbindlich verfügt (S. 252):

3.4.1 Bundesamt für Umwelt BAFU

- 3.4.1.1 Die im UVB 2011 und im UVB Ergänzungsbericht 2013 vorgesehenen Massnahmen sind vorbehältlich anderslautender Anordnungen in dieser Verfügung umzusetzen.

In der PGVf wurden zum Modal Split keine anderslautenden Anordnungen gegenüber dem UVB verfügt.

3. Massgebendes Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen, für welches das Modal Split-Ziel verfügt wurde, ist im UVB klar beschrieben: gemeint sind die Skitagestouristen (d.h. Personen), die auf der Strecke zwischen Göschenen und Andermatt mit der Bahn oder mit dem Auto anreisen.

Interpretationsbedürftig ist die Formulierung bezüglich dem P+R Göschenen, insbesondere für die Zwischenphase während des Baus der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels, in welcher das P+R in Göschenen nur die Hälfte der vorgesehenen Parkfelder umfasst und diese in einem Provisorium rund 800m vom Bahnhof Göschenen entfernt angeordnet werden. Die kantonalen Ämter haben in Aussicht gestellt, dass die Tagestouristen, die mit einem Bus-shuttle vom P+R-Göschenen nach Andermatt weiterfahren, in der Zwischenphase zum ÖV-Anteil gezählt werden können. Der endgültige Entscheid über diese Handhabung erfolgt im Rahmen der Genehmigung

des verfügbaren Detailprojekts Nr. 48, in welchem ASS auch die Betriebsform und das Betriebsmanagement des P+R und des Bus-shuttles nachweisen muss.

Aus dieser Definition des massgebenden Verkehrsaufkommens leitet sich ab, dass im Monitoring der Umsetzung des rGVK Ursern spezifische Erhebungen der Tagestouristen durchgeführt werden müssen. Dies bedeutet, dass für die Reisenden im Auto und in der Schöllenenbahn mit geeigneten Methoden (z.B. Befragungen) der Reisezweck oder das Reiseziel (z.B. Parkplatz Skiarena oder Fahrt ins Wallis) erfasst werden müssen. Beim Autoverkehr der Tagestouristen ist zudem der Besetzungsgrad der Autos zu erfassen. Die genaue Festlegung der Erhebungsmethoden erfolgt im Rahmen der Planung des Umsetzungsreportings unter Einbezug der Möglichkeiten moderner Erhebungstools und unter Bezug vorhandener Grundlagen zum Tagestourismus.

4. Massgebender Bezugszeitraum

Der Bezugszeitraum bezeichnet den Zeitraum, in welchem der Modal Split gemessen wird. Die Messgrösse ist im UVB klar beschrieben: *als Bemessungstag wird das Mittel der 8 nachfragestärksten Wintertage, die in der Regel Sonn- und Feiertage sind, definiert.*

Aus dieser Definition leitet sich ab, dass im Monitoring der Umsetzung des rGVK Ursern der Erhebungsumfang so breit angelegt werden muss, dass daraus die 8 nachfragestärksten Wintertage ermittelt werden können. Dazu sind voraussichtlich sämtliche Schönwetterwochenenden (Samstag und Sonntag) von Mitte Januar bis Mitte März sowie die Weihnachtsferienzeit vom 24. Dezember bis und mit 2. Januar zu erfassen. Die genaue Festlegung erfolgt im Rahmen der Planung des Umsetzungsreportings unter Bezug vorhandener Grundlagen zum Tagestourismus.

5. Ausrichtung auf Residenzgäste als wichtiger Erfolgsfaktor

Der Anteil der übernachtenden Gäste (Residenzgäste) betrug in der Saison 2013/14 rund 40% [8]. Im Verkehrskonzept für die Skiinfrastrukturen Urserntal / Oberalp vom 1. Juli 2011 (Beilage B 13 zum UVB) wurde aufgezeigt, dass *"mit der strategischen Ausrichtung auf Residenzgäste und den zusätzlichen Massnahmen im Verkehr [rGVK] die Transportanlagen [Skiinfrastrukturen] zukünftig attraktiv und leistungsfähig erschlossen [sind]."*

Diese strategische Ausrichtung wurde 2015 in [8] (S. 31) wie folgt bestätigt: *"Die Betreiberin der Skianlagen möchte im Verlauf der Entwicklung die Abhängigkeit von Tagestouristen reduzieren, weil diese unmittelbar auf wechselnde Witterungsverhältnisse reagieren."* Die Zielvorstellung für den Anteil der Residenzgäste aufgrund des Ausbaus des TRA und der damit steigenden Bettenzahl beträgt 65% [8].

Dies heisst aber auch, dass die Ausrichtung auf Residenzgäste, die zu einem Rückgang des Anteils der Tagestouristen führt, notwendig ist, damit die vorgegebene Anzahl Parkplätze ausreicht, um den MIV-Anteil von 80% bei den Tagesskitouristen abzudecken, selbst wenn der öV-Anteil im Tagestourismus auf 20% steigt.