



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

4. November 2025

Nr. 2025-654 R-720-21 Parlamentarische Empfehlung Andreas Gisler, Seedorf, zu ÖV-Anschluss an IC-Verbindungen; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 21. Mai 2025 reichten Landrat Andreas Gisler, Seedorf, (Erstunterzeichner) und Landrat Urs Kieli-ger, Erstfeld, sowie Landrätin Luzia Gisler, Bürglen, (Zweitunterzeichnende) eine Parlamentarische Empfehlung zu ÖV-Anschluss an IC-Verbindungen ein.

Die Unterzeichnenden würdigen die erfolgreiche Verlagerung der IC-Verbindungen vom Basler auf den Zürcher Ast, die für Reisende von und nach Zürich, Zug und Arth-Goldau eine deutlich kürzere Reisezeit ermöglicht. Gleichzeitig weisen sie darauf hin, dass für die aus Norden ankommenden IC-Züge im Kantonsbahnhof Altdorf keine unmittelbaren Busanschlüsse Richtung Bürglen, Schattdorf und Flüelen bestünden und sich daraus Wartezeiten von rund 15 bis 20 Minuten ergäben. Ebenfalls werden die knappen Busanschlüsse von Seedorf auf den IC Richtung Norden bemängelt. Dies beeinträchtigt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und mindert den erzielten Verhandlungserfolg des Regierungsrats gegenüber der SBB.

Die Unterzeichnenden sind der Ansicht, dass Verbesserungen möglich wären. Sie verweisen insbesondere auf die Abfahrtszeiten der Buslinien ab Altdorf und Seedorf und auf die Chancen durch die im Sommer 2025 eröffnete West-Ost-Verbindung (WOV). Darüber hinaus regen sie an, die Umsteigebeziehungen im Kanton Uri grundsätzlich zu überprüfen und stärker auf die bestehenden Bahnknoten auszurichten.

Vor diesem Hintergrund gelangen die Unterzeichnenden mit vier Forderungen an den Regierungsrat.

II. Antwort des Regierungsrats

Das Urner Buskonzept mit seinem werktäglichen Viertelstundentakt im Talboden präsentiert sich im interkantonalen Vergleich, gemessen an Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, als attraktives und kosteneffizientes Angebot.

Ein kantonales Buskonzept muss vielfältige Fahrplanabhängigkeiten, betriebliche Anforderungen und

unterschiedliche Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden berücksichtigen. Es basiert auf einer Interessensabwägung und -priorisierung. Viele Anliegen können dabei berücksichtigt werden, einige nicht. Solange kein durchgehender Takt besteht, werden Optimierungswünsche verständlicherweise immer wieder aufkommen. Entscheidend ist, den Gesamtkontext im Blick zu behalten und ein kantonal möglichst stimmiges und wirtschaftlich vertretbares Angebot sicherzustellen. Das bestehende Buskonzept ist daher als bestmöglicher Kompromiss zu verstehen. Die Optimierung und Weiterentwicklung findet jährlich unter Berücksichtigung von sich verändernden Rahmenbedingungen und Bedürfnissen (der Kundinnen und Kunden) im Rahmen des öffentlichen Fahrplanverfahrens statt.

Forderung 1:

Sicherstellen, dass für den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2025/2026 für die ankommenden IC-Züge um xx.08 Uhr in Altdorf ein Anschluss Richtung Bürglen bzw. Schattdorf/Flüelen gewährleistet ist.

Im Kantonsbahnhof Altdorf halten stündlich je eine S-Bahn und ein Interregio-Zug in beide Richtungen. Dazu verkehren zweistündlich ein IC2-Zug Lugano-Zürich bzw. Zürich-Lugano sowie Schnellbusse von und nach Luzern und Stans. Optimalerweise würden Busse jeweils Fahrgäste nahtlos zum Zug bringen und ankommende Reisende abholen. Angesichts der Vielzahl an Anschlüssen können jedoch trotz des Viertelstundentakts im Urner Talboden nicht bei allen Verbindungen kurze Umsteigezeiten sichergestellt werden. Es muss daher eine Priorisierung erfolgen: Hauptaugenmerk gilt den stündlichen an- und abgehenden Interregio- und S-Bahn-Zügen, die die grössten Frequenzen von Fahrgästen aufweisen.

Eine Folge davon ist, dass Reisende, die um xx.08 Uhr mit dem vom Norden ankommenden IC-Zug im Kantonsbahnhof Altdorf eintreffen und ihre Fahrt nach Bürglen oder Schattdorf fortsetzen möchten, die Busabfahrt um xx.24 Uhr abwarten müssen.

Mit der Auto AG Uri wurden verschiedene Optionen geprüft, um die Situation zu optimieren:

- **Abfahrt Bus um xx.11 Uhr statt xx.08 Uhr:** Dies entspricht der Forderung der Motionäre und der Motionärin. Gemäss Vorgaben der SBB ist am Kantonsbahnhof eine Mindestumsteigezeit von drei Minuten einzuhalten. Der Bus könnte beim pünktlichen Verkehren der IC-Züge somit frühestens um xx.11 Uhr abfahren und würde den Knoten Telldenkmal um xx.14 Uhr erreichen - alles ohne jegliche Fahrplanreserven und exakt in dem Moment, in dem alle anderen Linien abfahren. Für die Fahrgäste bliebe dort folglich keine Umsteigezeit, was nicht nur aus Sicherheitsgründen problematisch wäre, sondern auch die Stabilität des gesamten Fahrplans gefährden würde, da die vom Telldenkmal weiterfahrenden Busse wiederum ihre Anschlüsse in Nachfolgeknoten einhalten müssen.
- **Zusätzlicher Bus um xx.12 Uhr:** Denkbar wäre auch, zu allen zweistündlich ankommenden IC-Zügen eine zusätzliche Busabfahrt um xx.12 Uhr vorzusehen (empfohlene Umsteigezeit von vier Minuten bei IC-Zügen mit Doppelkomposition). Der Kurs würde vom Kantonsbahnhof Altdorf über die WOV und zum Kollegium Altdorf verkehren - mit Anschlussmöglichkeiten nach Bürglen und Schattdorf - und anschliessend ins Depot zurückkehren. Da diese Verbindung nicht über den

Knoten Altdorf Telldenkmal verkehren würde, wäre der Nutzen für Kundinnen und Kunden dieser Variante stark reduziert, zumal ein solches Zusatzangebot jährliche Kosten von rund 360'000 Franken verursachen würde. Angesichts der voraussichtlich eher geringen Zahl beförderter Fahrgäste stünde dieser Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen. Zudem würde das Angebot als Überangebot gelten und vom Bund nicht mitfinanziert.

- **Beibehaltung der fahrplanmässigen Abfahrt um xx.08 mit flexiblem Abwarten:** Bei pünktlicher Ankunft des IC wartet der Bus mit Abfahrt um xx:08 Uhr wenige Minuten zu, bis die Fahrgäste umgestiegen sind. Gemäss den von der SBB erhobenen Messungen traf der IC2, Zug 881 (Ankunft 18:08 Uhr), im Zeitraum vom 24. Mai bis 24. Juli 2025 an rund 86 Prozent der Werktage pünktlich ein. Damit können die Anschlüsse mehrheitlich gewährleistet werden. Pendelnde kennen diese Verbindung und positionieren sich bereits im Zug so, dass sie innerhalb von ein bis zwei Minuten umsteigen können. Seit rund einem halben Jahr wird dieses Vorgehen von der Auto AG Uri praktiziert. Dabei zeigt sich, dass das Umsteigen für Pendelnde gut funktioniert und die Busabfahrt in der Praxis meist um xx.10 Uhr erfolgen kann.

Zu beachten ist dabei, dass gemäss aktuellen Auswertungen der SBB mehr als die Hälfte der am Kantonsbahnhof Altdorf ankommenden Reisenden ihre Weiterreise nicht mit dem Bus, sondern individuell wahrnehmen (zu Fuss, mit dem Velo, der Bahn oder über «Kiss and Ride» bzw. «Park and Ride»).

Vor diesem Hintergrund erweist sich die Beibehaltung der fahrplanmässigen Abfahrt um xx.08 Uhr mit Abwarten als die momentan praktikabelste Lösung. Sie ermöglicht bei pünktlicher IC-Ankunft, alle Busanschlüsse sicherzustellen, ohne die Stabilität des Netzes zu gefährden. Bei verspäteter IC-Ankunft ist der Bus um xx:24 Uhr zu nehmen. Die kantonale Verkehrskommission hat diese Variante beraten und als die am besten geeignete Lösung erachtet.

Nicht zuletzt sind auch die im Herbst 2025 eingeführte Begegnungszone sowie die vorgelagerten Temporeduktionen in Altdorf innerorts zu berücksichtigen. Inwiefern sich diese Massnahmen in der Praxis auf die Umlaufzeiten und damit die Fahrplanstabilität auswirken, wird sich erst noch zeigen. Basierend auf diesen Erfahrungen wird die Volkswirtschaftsdirektion gemeinsam mit der Auto AG Uri weitere Optimierungen der IC-Anschlüsse im Hinblick auf den Fahrplanwechsel 2027 prüfen.

Forderung 2:

Die Abfahrtszeit der Linie 60.412 ab Seedorf Schloss A Pro nach Amsteg ist von aktuell xx:43 Uhr auf xx:40 Uhr zu ändern, um den Anschluss für die alle zwei Stunden um xx:50 abfahrenden IC-Verbindungen Richtung Norden zu gewährleisten.

Die Buslinie 60.412 (Seedorf - Amsteg) verkehrt im Halbstundentakt von und nach Seedorf. Sie ist stark frequentiert und aufgrund zahlreicher Anschlüsse sowie des dichten Verkehrsaufkommens im Urner Talboden anfällig für Verspätungen. In Seedorf besteht deshalb eine Reserve- und Wendezeit von fünf Minuten, um solche Verspätungen aufzufangen. Würde diese Reserve gestrichen und die Abfahrt auf xx.40 Uhr vorverlegt, wäre die Fahrplanstabilität gefährdet. In diesem Zusammenhang sind auch die im Herbst 2025 eingeführte Begegnungszone sowie die vorgelagerten Temporeduktionen in Altdorf innerorts zu berücksichtigen. Inwiefern sich diese Massnahmen in der Praxis auf die Umlaufzeiten und damit auf die Fahrplanstabilität auswirken, wird sich erst noch zeigen.

Zudem hat diese Buslinie bereits heute rund fünf Minuten Standzeit am Kantonsbahnhof Altdorf, bevor sie weiterfährt. Würde die Abfahrt in Seedorf vorverlegt, verlängerte sich die Aufenthaltszeit am Kantonsbahnhof in Altdorf auf etwa acht Minuten. Dies würde die Weiterreise für diejenigen Fahrgäste, die den IC-Anschluss nicht nutzen, zusätzlich verlängern und damit unattraktiver machen. Eine Vorverlegung der Abfahrtszeit zur Verbesserung des IC-Anschlusses würde daher für eine Mehrheit der Busreisenden aus Seedorf eine Verschlechterung bedeuten. Zudem würde eine frühere Abfahrtszeit den gewohnten Halbstundentakt unterbrechen und die Fahrplanstabilität zusätzlich beeinträchtigen.

Gleichwohl ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, die Anschlüsse an die IC-Verbindungen dort zu verbessern, wo dies betrieblich möglich ist. Anpassungen sollen deshalb zunächst im Rahmen eines Pilotbetriebs getestet werden. Besonders geeignet ist dafür der erste Kurs am Morgen: Er liegt in der Pendlerzeit, das Verkehrsaufkommen ist zu dieser Tageszeit noch gering, und die Reduktion der Wendezeit erscheint vertretbar. In Rücksprache mit der Gemeinde Seedorf wird der Kurs auf den Fahrplan 2026 von 05.43 Uhr auf 05.41 Uhr vorverlegt. Die Erfahrungen aus diesem Pilotbetrieb werden ausgewertet und bilden die Grundlage für allfällige weitere Anpassungen.

Forderung 3:

Eine Schnellverbindung über die WOV vom Bahnhof Altdorf nach Schattdorf und Amsteg sowie weitere Optimierungen im Zusammenhang mit der WOV sind zu prüfen.

Das Busangebot orientiert sich an den wichtigsten Zuganschlüssen und an der Nachfrage seitens der Kundinnen und Kunden. Eine Linienführung von Schattdorf zum Kantonsbahnhof über die WOV ist vor allem dann sinnvoll, wenn eine Mehrheit der Reisenden den Kantonsbahnhof und nicht das Altdorfer Zentrum als Ziel hat. Als Hauptort erfüllt Altdorf Zentrumsfunktionen in den Bereichen Bildung, Verwaltung, Gesundheit und Dienstleistungen. Bisherige Auswertungen lassen darauf schliessen, dass ein grösserer Teil der Urner Busreisenden das Altdorfer Zentrum und nicht den Kantonsbahnhof ansteuert, wobei der Kantonsbahnhof Altdorf weiterhin einer der wichtigsten Verkehrsknoten im Kanton bleibt.

Um die künftige Linienführung fundiert beurteilen zu können, werden derzeit gemeinsam mit den Transportunternehmen aktualisierte Fahrgast- und Nachfragedaten analysiert. Gleichzeitig erarbeitet das Fachbüro Infrac, Zürich, im Hinblick auf das geplante Verkehrsregime in Altdorf (flankierende Massnahmen zur WOV) gegenwärtig eine Verkehrs- und Infrastrukturstudie zur künftigen Erschliessung von Altdorf. Darin wird auch die Führung einzelner oder mehrerer Linien über die WOV geprüft. Der Abschluss der Studie ist 2026 zu erwarten.

Forderung 4:

Umsteigeverbindungen sollen auf die Knotenverkehrspunkte der Bahnhöfe Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen konzentriert bzw. verlagert werden.

Die Bahnhöfe Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen bilden bereits heute zentrale Verkehrsknotenpunkte. Das Urner Buskonzept mit der Hauptlinie 60.401 (Flüelen Gruonbach bis Göschenen) ist primär auf diese Bahnhöfe und ihre wichtigsten Zugsanbindungen ausgerichtet (Flüelen, Erstfeld,

Göschenen) oder stellt eine schlanke Anbindung dazu sicher (Altdorf). Der Kantonsbahnhof in Altdorf erfüllt schon heute eine bedeutende Funktion als Umsteigeknoten mit hohen Ein- und Aussteigendenzahlen. Gleichzeitig zeigen Erhebungen, dass immer noch eine Mehrheit der Busreisenden das Altdorfer Zentrum als Reiseziel wählt (siehe Ausführungen unter Forderung 3).

Die Konzentration der Umsteigeverbindungen auf die Bahnhöfe, v. a. auf den Kantonsbahnhof Altdorf, wird im Rahmen der erwähnten Verkehrsstudie von Infras ebenfalls geprüft. Erste Ergebnisse der Studie liegen voraussichtlich 2026 vor.

III. Empfehlung des Regierungsrats

Die Fahrplananliegen werden, soweit sie sich in der Gesamtbetrachtung als sinnvoll und vorteilhaft erweisen, berücksichtigt. Die geforderten Abklärungen zur Berücksichtigung und Einbindung der WOV ins Busnetz und zur Stärkung des Verkehrsknoten am Kantonsbahnhof in Altdorf werden derzeit durch ein Fachplanungsbüro vorgenommen.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, die Parlamentarische Empfehlung im Sinne der vorliegenden Antwort zu überweisen und als materiell erledigt abzuschreiben.

Mitteilung an Mitglieder der kantonalen Verkehrskommission; akkreditierte Rathausmedien; Mitglieder des Landrats; LA Standeskanzlei; VD Direktionssekretariat

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleirektor



Beilage

LA.2025-0359 II. Text der Parlamentarischen Empfehlung