



BAUDIREKTION

AMT FÜR TIEFBAU

Stand: xx.06.2019

*Version RRA*

# KANTONALER VERKEHRSPPLAN

**Stand der Verkehrsplanung:**

	<i>Erlass Regierungsrat</i>	<i>Genehmigung Landrat</i>
Erstfassung	xx.xx.2019	yy.yy.2019

**Herausgeber**

Kanton Uri, Baudirektion  
Amt für Tiefbau  
Klausenstrasse 2  
6460 Altdorf

**Bearbeitung**

Kanton Uri, Amt für Tiefbau (Federführung)  
Kanton Uri, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr  
Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung

S-ce consulting AG

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einleitung .....</b>	<b>5</b>
1.1 Zweck und Aufgaben der kantonalen Verkehrsplanung .....	5
1.2 Aufbau und Gliederung des Verkehrsplans .....	6
1.3 Verkehrsplanverfahren .....	7
1.4 Grundsätze für die Umsetzung der Massnahmen .....	8
1.5 Monitoring und Controlling .....	9
<b>2 Mobilitätsentwicklung .....</b>	<b>10</b>
2.1 Ausgangslage .....	10
2.2 Zukünftige Entwicklung .....	10
<b>3 Koordinierte Gesamtverkehrspolitik .....</b>	<b>12</b>
3.1 Verkehrspolitische Ziele .....	12
3.2 Verkehrspolitische Grundsätze .....	12
<b>4 Ziele und Gesamtstrategien .....</b>	<b>15</b>
4.1 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems .....	15
4.1.1 Ziele für das Verkehrssystem im Unteren Reusstal .....	15
4.1.2 Ziele für das Verkehrssystem im Tourismusedwicklungsraum Ursern .....	15
4.1.3 Ziele für die übrigen Gemeinden und Talschaften .....	16
4.2 Strategien .....	16
<b>5 Öffentlicher Verkehr .....</b>	<b>19</b>
5.1 Abgrenzung .....	19
5.2 Teilstrategien öffentlicher Verkehr .....	20
5.3 Angebotsgrundsätze für regionale ÖV-Erschliessung .....	21
5.4 Netzschema öffentlicher Verkehr .....	23
5.5 Infrastrukturen und Massnahmen ÖV .....	25
<b>6 Strassenverkehr .....</b>	<b>28</b>
6.1 Abgrenzung .....	28
6.2 Teilstrategien Strassenverkehr .....	28
6.3 Kantonsstrassennetz und Massnahmen Strassenverkehr .....	30
<b>7 Ruhender Verkehr (Parkierung) .....</b>	<b>33</b>
7.1 Abgrenzung .....	33

7.2	Teilstrategien Parkierung .....	33
7.3	Festlegungen zu einzelnen Parkplatz-Standorten .....	34
7.4	Parkraumbewirtschaftung.....	35
7.5	Parkleitsystem und Parkraummanagement.....	36
<b>8</b>	<b>Langsamverkehr.....</b>	<b>37</b>
8.1	Abgrenzung .....	37
8.2	Allgemeine Teilstrategien Langsamverkehr .....	37
8.3	Teilstrategien Veloverkehr .....	38
8.4	Veloroutennetz .....	39
8.5	Massnahmen für den Veloverkehr.....	39
8.6	Teilstrategien Fussverkehr .....	41
8.7	Fusswegnetze und Massnahmen .....	41
<b>9</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>43</b>
<b>10</b>	<b>Grundlagenverzeichnis.....</b>	<b>45</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Zweck und Aufgaben der kantonalen Verkehrsplanung

### Verkehrsplan als Führungsinstrument

Der kantonale Verkehrsplan ist auf den kantonalen Richtplan abgestimmt, welcher das übergeordnete Planungsinstrument für sämtliche raumwirksamen Infrastrukturen darstellt. Im Verkehrsplan werden die Aussagen des Kapitel 5 «Mobilität» konkretisiert.

Der Verkehrsplan dient dem Regierungsrat als strategisches Führungsinstrument für die Entwicklung des Verkehrssystems und des Verkehrsangebots. Der Regierungsrat stellt im Rahmen der Erarbeitung einen geeigneten Einbezug der Gemeinden, der öffentlich-rechtlichen Körperschaften, der Verbände und der Bevölkerung sicher. Der Verkehrsplan beschränkt sich auf strategische Aussagen. Er behandelt nur Verkehrsvorhaben und -angebote, welche von gesamtkantonalen und überkommunalen Bedeutung sind, übergeordneten Vorgaben entsprechen oder einen besonderen Abstimmungsbedarf aufweisen.

### Verbindlichkeit

Der Verkehrsplan ist für alle Behörden von Kanton und Urner Gemeinden verbindlich sowie für andere Träger von öffentlichen Aufgaben, soweit sie sich mit verkehrlichen Aufgaben befassen. Für den Bund und die Nachbarkantone ist der kantonale Verkehrsplan richtungsweisend für Planungen, welche den Kanton Uri direkt oder indirekt berühren. Den nachgeordneten Behörden muss der Verkehrsplan den Ermessensspielraum belassen, der zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötig ist. Für die Bevölkerung stellt der Verkehrsplan eine Orientierungshilfe dar, welche die beabsichtigte Entwicklung des Kantons aufzeigt. Behördenverbindlich sind die verkehrspolitischen Zielsetzungen und die Festlegungen (eingerahmte Textblöcke des Verkehrsplantextes) sowie die Verkehrsplankarten.

### Hauptaufgaben

Der kantonale Verkehrsplan umfasst die folgenden Inhalte:

- auf die geplante Raumentwicklung abgestimmte Strategien und Konzepte für alle strassengebundenen Verkehrsarten;
- Aussagen über den individuellen Motorfahrzeugverkehr;
- Aussagen über den strassengebundenen öffentlichen Verkehr;
- Aussagen über den Langsamverkehr.

Diese Inhalte berücksichtigen die übergeordneten Festlegungen für den Schienen- und Schiffsverkehr und bilden diese ab, soweit es für das Verständnis der Zusammenhänge notwendig ist. Zudem wird im Verkehrsplan die kantonale Haltung zu den übergeordneten Planungen für den Schienen- und den Strassenverkehr dargelegt.

### Verkehrsplanrelevante Vorhaben

In den Verkehrsplan gehören Inhalte, die von gesamtkantonalen und überkommunalen, also strategischer Bedeutung sind. Verkehrsplanrelevant sind somit Vorhaben, welche eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen.

Sie:

- haben räumlich weitreichende oder lang dauernde Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung (z.B. besondere Flächenbeanspruchung);
- weisen Schnittstellen zu anderen raumwirksamen Tätigkeiten auf oder bedingen die Mitwirkung mehrerer unterschiedlicher Akteure (besonderer Koordinationsbedarf);
- binden erhebliche finanzielle Ressourcen (z.B. Strassenbauvorhaben);
- können in den räumlichen Auswirkungen noch nicht sicher eingeschätzt werden;
- sind von Bedeutung für die nachhaltige, ressourcen- und umweltschonende Weiterentwicklung des Verkehrssystems;
- sind politisch besonders umstritten.

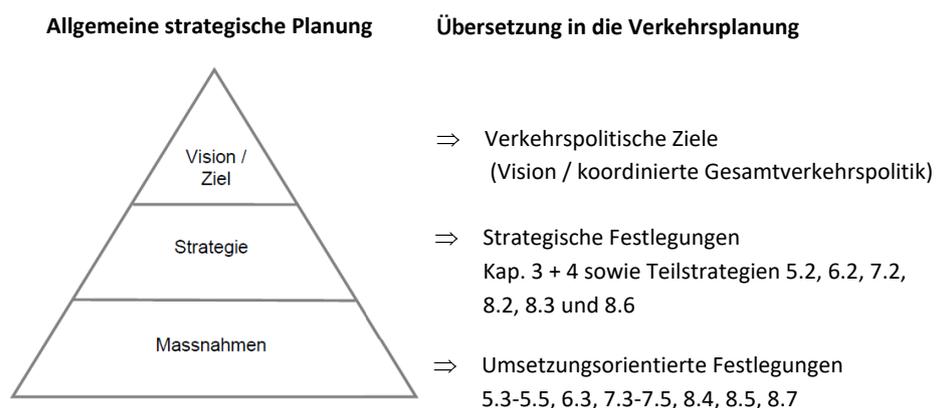
## 1.2 Aufbau und Gliederung des Verkehrsplans

Der Verkehrsplan besteht aus dem Verkehrsplantext und der Verkehrsplankarten. Die Verkehrsplankarten sind in die folgenden Sachbereiche gegliedert:

- Kantonsstrassennetz und Parkierung
- Infrastrukturen für den Öffentlichen Verkehr
- Netzschema Öffentlicher Verkehr
- Kantonale Velorouten

Das Netzschema ÖV ist im vorliegenden Text (Ziffer 5.4) abgebildet. Es kann zusammen mit den übrigen Karten online angesehen werden.

Der Verkehrsplantext enthält übergeordnete verkehrliche Zielsetzungen, strategische Festlegungen zum gesamten Verkehrssystem sowie zu den einzelnen Sachbereichen und umsetzungsorientierte Festlegungen, welche auch konkrete Standortfestsetzungen betreffen können. Es ergibt sich eine Abstufung von den Zielen über die Strategien bis zu den einzelnen Festlegungen, welche in sich kohärent sein muss:



Die strategischen Festlegungen setzen die Leitplanken für die angestrebte Weiterentwicklung des Verkehrssystems des Kantons. Sie zeigen in den einzelnen Verkehrsplankapiteln auf, mit welcher Strategie die Regierung die verkehrspolitischen Ziele erreichen will.

Die umsetzungsorientierten Festlegungen konkretisieren die Strategien in Form von gezielten Handlungsanweisungen respektive Standortfestlegungen. Sie sind an die einzelnen Aufgabenträger (Kanton, Gemeinden, Korporationen etc.) adressiert und bezeichnen die weiteren Beteiligten bzw. einzubeziehenden Dritten. Diese Angaben werden im Laufe der weiteren Planungen und der Zusammenarbeit berücksichtigt. Die umsetzungsorientierten Festlegungen umfassen nicht nur konkrete Projekte, sondern können auch Prozesse, Organisationshinweise oder die Erarbeitung von Studien beschreiben.

Ergänzend dazu werden Erläuterungen für die einzelnen Kapitel formuliert. Diese dienen dem Verständnis der strategischen und der umsetzungsorientierten Festlegungen. Sie erläutern die Zusammenhänge und nennen mögliche Lösungsansätze.

## 1.3 Verkehrsplanverfahren

### Festlegungen

1.3-1	<b>Verkehrsplanverfahren</b> Der Verkehrsplan muss einerseits beständig und andererseits flexibel sein. Bei einer gesamthaften, regelmässigen Überprüfung des Verkehrsplans werden wesentliche Veränderungen der räumlichen Entwicklung mit einbezogen. Anpassungen und Fortschreibungen des Verkehrsplans erfolgen zudem, wenn die Dynamik der Mobilitätsentwicklung es erfordert. Federführung: Baudirektion Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Korporationen
-------	---

1.3-2	<b>Anpassung des Verkehrsplans</b> Der Verkehrsplan wird angepasst bei Totalrevisionen des Richtplans oder bei neuen und bedeutenden Änderungen im übergeordneten Verkehrssystem, die zwischen Bund, Kanton, Nachbarkantonen, Gemeinden oder regionalen Entwicklungsträgern abgestimmt werden müssen. Federführung: Baudirektion Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Korporationen
-------	---

**Querverweise**  
– Richtplan, Kap. 1.3

1.3-3	<b>Fortschreibung des Verkehrsplans</b> Der Verkehrsplan wird fortgeschrieben, indem besondere <ul style="list-style-type: none"><li>• Umsetzungsergebnisse nachvollzogen und neu Teil der Ausgangslage werden;</li><li>• Abweichungen von geringfügiger sachlicher und räumlicher Bedeutung zugelassen werden.</li></ul> Federführung: AfT Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Korporationen
-------	---

## Erläuterungen

Der Regierungsrat erarbeitet den kantonalen Verkehrsplan. Er gibt der Bevölkerung, den Gemeinden und weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben sowie den beschwerdeberechtigten Organisationen Gelegenheit, bei der Erarbeitung des kantonalen Verkehrsplans in geeigneter Weise mitzuwirken. Der kantonale Verkehrsplan wird für Behörden des Kantons verbindlich, sobald der Landrat ihn auf Antrag des Regierungsrats zusammen mit dem Richtplan genehmigt hat.

**Querverweise**  
– Strassengesetz  
Kanton Uri, Art. 8

Ändern sich die Verhältnisse oder zeigen sich bessere Lösungen, so ist der kantonale Verkehrsplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (Anpassung des Verkehrsplans). Das gilt insbesondere dann, wenn Vorhaben des Kantons, die Sachpläne des Bundes oder die Nutzungsplanung der Gemeinden eine Überprüfung und Anpassung verlangen. Für die Genehmigung der Verkehrsplananpassung gilt dasselbe Verfahren wie bei einer Totalrevision. Fortschreibungen des Verkehrsplans (geringfügige Anpassungen) werden ohne formelle Anpassungen vorgenommen. Sie liegen in der Kompetenz des Regierungsrats. Der Verkehrsplan geht den regionalen Gesamtverkehrskonzepten vor, falls Unstimmigkeiten zwischen den Dokumenten bestehen. Um solche Differenzen zu vermeiden, passt der Regierungsrat bei Änderungen auch die betroffenen regionalen Gesamtverkehrskonzepte an.

### 1.4 Grundsätze für die Umsetzung der Massnahmen

#### Finanzierung im Rahmen von Budgetierung und Finanzplanung

Im Verkehrsplan stehen Festlegungen im Vordergrund, welche Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung setzen, günstige Voraussetzungen für das Einsetzen der erwünschten Entwicklung schaffen und mittels einer zielgerichteten Koordination die Realisierung einzelner Vorhaben begünstigen.

**Querverweise**  
– regionale Gesamtverkehrskonzepte

Die Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger zur Erreichung des vom Richtplan vorgezeichneten Zielbilds für die Raum- und Infrastrukturgestaltung benötigen erhebliche finanzielle Mittel des Kantons, die über einen längeren Zeitraum etappiert werden müssen. Dazu ist für die Prioritätensetzung die Abstimmung mit der kantonalen Finanzplanung eine Voraussetzung. Diese wird auch in Zukunft im Rahmen der Leistungs- und Wirkungsprüfung (Monitoring und Controlling) periodisch erfolgen, so dass ein Einklang zwischen den Vorgaben der Regierungspolitik, der Finanzplanung und der räumlichen Entwicklung besteht. Der Bedarf an kantonalen Mitteln ist zudem abhängig vom Beitrag aus dem Agglomerationsfonds, der voraussichtlich ab 2019 zum Tragen kommt, sofern der Bund bzw. die Eidgenössischen Räte diesem zustimmen.

Entscheidend für die Umsetzung ist, dass die übergeordneten Massnahmen (Ausbau Bahnanlagen Bahnhof Altdorf und Halbanschluss A2) und die kantonalen Schlüsselprojekte, insbesondere die West-Ost-Verbindung (WOV) sowie die multimodale Drehscheibe Kantonsbahnhof Altdorf bereits festgesetzt und die Ausführung beschlossen.

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

## 1.5 Monitoring und Controlling

### Festlegung

#### 1.5-1 Monitoring und Controlling

Der kantonale Verkehrsplan ist die Grundlage für eine prozessorientierte und dynamische Steuerung der Mobilität im Kanton Uri. Mit einem Monitoring und Controlling der regionalen Gesamtverkehrskonzepte werden die Mobilitätsentwicklung und die Umsetzung der Massnahmen laufend beobachtet, Festlegungen periodische überprüft und mit der tatsächlichen Entwicklung abgeglichen.

Federführung: Baudirektion

Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Verkehrsunternehmen

### Erläuterungen

Als Grundlage für den Verkehrsplan hat der Regierungsrat die drei regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) erarbeitet und im Juni 2018 verabschiedet. In den rGVK wurde eine vertiefte Gesamtschau des Handlungsbedarfs im Verkehr für das gesamte Kantonsgebiet, unterteilt in die Teilgebiete Urner Unterland, Mitte und Ursern erstellt. Daraus wurden Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten abgeleitet und festgelegt sowie mit einer Priorität für die Umsetzung versehen.

Die Gemeinden im unteren Reusstal bilden gemäss der neuen Definition des Bundesamts für Statistik eine Agglomeration, so dass für die sogenannte dritte Generation ein Agglomerationsprogramm unter Federführung des Amts für Raumentwicklung erarbeitet werden konnte. Das Agglomerationsprogramm wurde Ende September 2016 an den Bund eingereicht. Aufgrund der Prüfung der Unterlagen wurde das Programm zur Mitfinanzierung im Rahmen des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) vom Bund aufgenommen.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms und des Verkehrsplans sind gegenseitig aufeinander abgestimmt. Die Umsetzungs- und Controllingaufgaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms haben deshalb auch Gültigkeit für den Verkehrsplan. Die Aufgaben für das Monitoring und Controlling sind somit ebenfalls zwischen den Planungsinstrumenten abzustimmen.

## 2 Mobilitätsentwicklung

### 2.1 Ausgangslage

#### **Querverweise**

- Regionale Gesamtverkehrskonzepte
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

Die höchste Mobilitätsnachfrage besteht im Urner Talboden. Sie wird hauptsächlich durch den Pendlerverkehr und den Einkaufsverkehr bestimmt. Gemäss einer kantonalen Auswertung bestehen die grössten Pendlerbeziehungen einerseits zwischen Altdorf und den Gemeinden Schattdorf, Bürglen und Erstfeld und andererseits zwischen der gesamten Agglomeration Unteres Reusstal und den Arbeitsplätzen ausserhalb des Kantons im Norden. Aufgrund der Siedlungsstruktur, die keine dichte Kernstadt aufweist, erfolgt der grösste Teil des täglichen Verkehrs mit Autos. Die verfügbaren Schätzungen von 2012 gehen davon aus, dass der bimodale Anteil des ÖV (bezogen auf MIV und ÖV, ohne LV) im Talboden je nach Zweck bei 6-7% der Fahrten bzw. etwa 23% der Etappen liegt. Dies entspricht rund 5'400 ÖV-Fahrten pro Werktag (ohne Transit). Im MIV werden rund 72'000 Fahrten pro Werktag erbracht (ohne Transit). Für den Veloverkehr liegen keine Zählzeiten vor. Diese starke Ausrichtung auf den MIV führt dazu, dass die Flüelerstrasse und die Gotthardstrasse in Altdorf bzw. Bürglen einen durchschnittlichen Tagesverkehr von deutlich über 10'000 Fahrzeugen aufweisen. Der höchste Wert wurde beim Urnertor mit 12'900 Fz/Tag (2015) gemessen.

Den zweiten Mobilitätsschwerpunkt bildet der Tourismusentwicklungsraum Ursern und insbesondere die Schöllenen als Erschliessungsachse (MIV und ÖV). Die tägliche Frequenz der Schöllenenstrecke liegt bei 1'070 Personen im Jahresdurchschnitt. Auf der Strasse liegt der durchschnittliche Verkehr im Sommer bei knapp 8'000 Fz/Tag und im Winter bei 3'800 Fz/Tag, während die Wochenendspitzen im Sommer bei über 15'000 Fz/Tag bzw. im Winter über 8'000 Fz/Tag liegen. Die Wochenendspitzen werden im Winter durch die Tagestouristen des Skigebiets und im Sommer durch den Ausweichverkehr über die Gotthardpassstrasse sowie den übrigen Passverkehr verursacht. Der Jahresdurchschnitt (DTV) beträgt 4'875 Fz/Tag. Im Jahresmittel ergibt sich somit ein bimodaler Modal Split von etwa 13% bei einem Besetzungsgrad von 1.5 Personen/Personenwagen.

Für den Veloverkehr sind keine Zahlen verfügbar.

### 2.2 Zukünftige Entwicklung

#### **Querverweise**

- Mikrozensus Verkehr 2015

Wenn keine bewusste Förderung des öffentlichen Verkehrs mit einer Verbesserung des Angebots erfolgt, ist davon auszugehen, dass eine Zunahme der Nachfrage gemäss dem allgemeinen Wachstumstrend erfolgt. D.h., dass eine zunehmende Nachfrage vor allem im Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal und im Tourismusentwicklungsraum Urserntal erfolgt. Es wird zwischen 2015 und 2040 mit einem Wachstum der Wohnbevölkerung von 8.5% und der Arbeitsplätze von 22.6% im Gesamtkanton gerechnet.

Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass in diesem Fall auch der MIV gemäss Trend weiterwächst, sodass sich am tiefen Modal Split-Anteil des ÖV nichts ändert. Andererseits würde das Wachstum des MIV dazu führen, dass die Behinderungen des Busverkehrs infolge von Überbelastungen im Talboden weiter zunehmen und die Zuverlässigkeit des Busbetriebs weiter abnehmen würde. Für die Gotthardstrasse ist bis 2025 mit einer Verkehrszunahme im Trend (ohne Massnahmen) von 15% zu rechnen.

- Richtplan, Ziffer 3.1

Im Talboden sind die Distanzen zwischen vielen Quell- und Zielgebieten kurz, sodass gute Voraussetzungen für den Fuss- und insbesondere Veloverkehr vorliegen. Trotz dieser guten Ausgangslage ist davon auszugehen, dass der eher geringe Anteil des Veloverkehrs auch in Zukunft nicht markant zunehmen wird, wenn nicht grundsätzliche Veränderungen stattfinden. Gründe für die Fortschreibung des Trends sind bestehende Netzlücken und ungünstige Bedingungen entlang vielbefahrener Strassen.

Die angestrebte Zunahme der Aktivitäten und Gäste im Tourismusedwicklungsraum Uri wird zu einer entsprechenden Entwicklung der Mobilität führen. Der genaue Entwicklungspfad kann nicht vorhergesagt werden, weil er von vielen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entscheiden bzw. individuellen Präferenzen geprägt sein wird. Für eine vorsorgliche Planung, ist entscheidend, welches Ausmass die Entwicklung annehmen kann und dafür die geeigneten Massnahmen im Verkehrssystem darzustellen. Die angestrebte hohe Entwicklung der Bettenkapazitäten und die erwartete starke Zunahme des Skitourismus führen zu einer deutlich wachsenden Mobilität für die An- und Abreise und in der Tourismusregion selbst. Um die Auswirkungen dieser Mobilitätszunahmen einzugrenzen, ist die Zunahme des Anteils des öffentlichen Verkehrs aktiv zu fördern.

## 3 Koordinierte Gesamtverkehrspolitik

Aufgrund seiner geografischen Lage ist der Kanton Uri seit jeher mit einer hohen Komplexität (national, regional, lokal; Personenverkehr, Güterverkehr) im Verkehr konfrontiert. Der Regierungsrat hat eine kohärente Strategie entwickelt und vertritt diese auf verschiedenen Ebenen. Sie umfasst die verkehrspolitischen Ziele (3.1) und die zugehörigen Grundsätze (3.2).

### 3.1 Verkehrspolitische Ziele

Die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems im Kanton Uri lauten wie folgt:

- Die angestrebte Entwicklung für Siedlung und Wirtschaft unterstützen, um eine hohe Wohnqualität, attraktive Arbeitsplatzgebiete und hochwertige Freiräume sicherzustellen
- Die verkehrliche Anbindung des Kantons nach Aussen gewährleisten
- Die Erschliessung des Kantons im Innern sicherstellen

### 3.2 Verkehrspolitische Grundsätze

#### Festlegungen

#### 3.2-1 Verlagerungspolitik

In der Verlagerungspolitik geht es darum, mit Engagement auf nationaler wie auch auf internationaler Ebene die verfassungsmässigen Ziele weiter zu verfolgen und die konsequente Umsetzung einzufordern.

#### 3.2-2 Neat als Chance nutzen

Die Inbetriebnahme der Neat am Gotthard muss als Chance genutzt werden, um die Anbindung des Kantons an das nationale Schienennetz zu verbessern und den Fortbetrieb der Gotthardbergstrecke langfristig zu sichern.

#### 3.2-3 Realisierungshorizonte der nationalen Infrastrukturprojekte beachten

Bezüglich der weiteren, nationalen Infrastrukturprojekte sind die Realisierungszeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten bei der Überprüfung der Haltung des Kantons Uri einzubeziehen.

#### 3.2-4 Koordinierte Gesamtplanung Raum und Verkehr im Unteren Reusstal

Die Raum- und Verkehrsstrategie im Unteren Reusstal wird konsequent auf eine koordinierte Gesamtplanung von Raum und Verkehr ausgerichtet und im Richtplan sowie im Verkehrsplan festgelegt.

#### Querverweise

- Bericht der Urner Regierung an den Landrat vom 6.12.2016. Verkehrspolitische Standortbestimmung Kanton Uri Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri
- Kantonaler Richtplan, 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik

### 3.2-5 Erreichbarkeit Tourismusentwicklungsraum Ursern

Die Erreichbarkeit des Tourismusentwicklungsraums Ursern bildet einen weiteren Schwerpunkt der kantonalen Gesamtverkehrspolitik, der im Richtplan und im Verkehrsplan konkret festgelegt wird.

### 3.2-6 Erreichbarkeit der übrigen Gemeinden und Talschaften

Die Erreichbarkeit der übrigen Gemeinden und Talschaften ist in angemessener Qualität sicherzustellen.

## Erläuterungen

### Zu 3.2-1

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels und dem 4 Meter Korridor ist die Bahn gefordert, die in sie gesetzten Hoffnungen umzusetzen. Darüber hinaus ist sicher zu stellen, dass der Betrieb des Gotthardstrassentunnels mit einer zweiten Röhre gesetzeskonform umgesetzt und insbesondere sichergestellt wird, dass die Kapazitäten (1'000 PW-Einheiten pro Stunde und Richtung gemäss aktuell angewandtem Tropfenzählersystem) nicht ausgebaut werden. Der Kanton Uri ist sich dabei bewusst, dass eine numerische Erreichung der Verfassungsziele (650'000 LKW/Jahr für die Schweiz) eine sehr grosse Herausforderung darstellt.

### Zu 3.2-2

Mit der Realisierung des neuen Kantonsbahnhofs Altdorf kann die angestrebte Haltepolitik für Züge auf der Basistunnelstrecke (Flüelen, später Altdorf) und auf der Gotthard-Bergstrecke (Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Göschenen) umgesetzt werden. Basis dafür ist das 'Memorandum of Understanding' zwischen Bund, SBB und Kanton Uri. Für den Fortbetrieb der Gotthard-Bergstrecke als Schnellzugsverbindung ist es wichtig, dass diese langfristig in der Fernverkehrskonzession integriert bleibt.

### Zu 3.2-3

Währenddem die Strassenprojekte (Axenstrasse, Sanierung Gotthard Strassentunnel) zeitlich gesetzt sind, bestehen Fragezeichen bei den Realisierungszeitpunkten der Neat-Zufahrtsstrecken (Axentunnel, Neat Berg lang). Insbesondere bei der Trassensicherung für den Abschnitt Umfahrung Altdorf mit Berg lang stellt sich die Frage nach den Kosten bzw. den Beeinträchtigungen und dem Nutzen der Freihaltung der Flächen. Es wird eine dynamische Freihaltung angesteuert d.h. auf einzelne Flächen kann verzichtet werden, wenn eine Alternative aufgezeigt wird.

### Zu 3.2-4

Mit dem positiven Volksentscheid zur West-Ost-Verbindung (WOV) und der Zusicherung des Bundes, den neuen Halbanschluss Altdorf Süd sowie den Kantonsbahnhof Altdorf zu realisieren, wurden die Voraussetzungen geschaffen, um die gesamte Verkehrsorganisation im Talboden neu zu gestalten. Damit werden insbesondere für die Buslinien und den Langsamverkehr erhebliche Verbesserungen erzielt. Gleichzeitig erfolgt eine deutliche Entlastung der Siedlungsgebiete im Talboden. Durch die Mitfinanzierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal durch den Bund kann die Umsetzung zielstrebig vorangetrieben werden.

Zu 3.2-5

Um eine nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen, sollen die Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung (Strasse, Bahn, Parkraummanagement und innovative Angebote) zielgerichtet und koordiniert umgesetzt werden. Das laufende Monitoring und die Koordination der einzelnen Akteure durch den Kanton sollen weitergeführt werden, um die anspruchsvollen Zielsetzungen zu erreichen.

Zu 3.2-6

Insbesondere wird der öffentliche Regionalverkehr nach einheitlichen Grundsätzen für alle Siedlungsgebiete des Kantons gestaltet. Zudem werden gezielte Verbesserungen der Anbindung an den Kantonsbahnhof Altdorf angestrebt, damit möglichst alle Talschaften von den Verbindungen im Fernverkehr (Bahn und Bus) profitieren können.

## 4 Ziele und Gesamtstrategien

### 4.1 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Die Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems konkretisieren die verkehrspolitischen Gesamtziele für eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Entsprechend der unterschiedlichen Schwerpunkte und Aufgaben werden sie in die drei Bereiche Unteres Reusstal, den Tourismusedwicklungsraum Ursern sowie übrige Gemeinden und Talschaften gegliedert.

*Querverweise*  
– Kapitel 3

#### 4.1.1 Ziele für das Verkehrssystem im Unteren Reusstal

Im Unteren Reusstal soll die Weiterentwicklung des Verkehrssystems die Entwicklung der Siedlung und der Wirtschaft unterstützen und gleichzeitig zu einer Aufwertung der Siedlungsgebiete führen. Diese Aufwertung umfasst auch die Aspekte des Ortsbildes, der Reduktion der Lärm- und Luftimmissionen sowie der Trennwirkung.

*Querverweise*  
– Agglomerationsprogramm  
Unteres Reusstal

Die Ziele für das untere Reusstal lauten wie folgt:

- Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet.
- Eine West-Ost-Verbindung stellt die Erreichbarkeit in der nach innen entwickelten Agglomeration sicher und sorgt für eine Entlastung der Siedlungsgebiete.
- Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt für kurze Reisezeiten innerhalb der Agglomeration und attraktive Anbindungen an den Fernverkehr.
- Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und konfliktarmen Velonetz durchzogen um den Binnenverkehr mit dem Velo zu fördern.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.
- Die Bevölkerung hat ein ausgeprägtes Bewusstsein für ressourcenschonende Mobilität.

#### 4.1.2 Ziele für das Verkehrssystem im Tourismusedwicklungsraum Ursern

Für die verkehrliche Erschliessung des touristischen Schwerpunktgebiets Ursern spielen die Verkehrsinfrastrukturen auf dem Gemeindegebiet Göschenen ebenfalls eine wichtige Rolle. Die formulierten Ziele gelten deshalb neben dem Urserntal auch für die Gemeinde Göschenen im oberen Reusstal. Die Ziele sind auf eine nachhaltige, koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ausgerichtet und lauten:

- 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.

#### **4.1.3 Ziele für die übrigen Gemeinden und Talschaften**

Für die ländlichen Gemeinden in den Seitentälern und im oberen Reusstal sowie für die nördlichen Seegemeinden lauten die Ziele wie folgt:

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

## **4.2 Strategien**

Wie die verkehrlichen Ziele werden die Strategien getrennt für die drei räumlichen Bereiche formuliert. Die allgemeinen Strategien für eine nachhaltige und siedlungsverträgliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems sind für alle Bereiche gleich. Daneben ergeben sich jedoch spezifische Schwerpunkte, insbesondere für das Untere Reusstal und für den Raum Ursern.

Die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems in den kleineren Gemeinden und Talschaften wird durch die Strategien in den Hauptentwicklungsgebieten, insbesondere im Unteren Reusstal mitbestimmt. Diese Gebiete sollen einen möglichst grossen Nutzen aus dem Ausbau des Verkehrssystems im Unteren Reusstal ziehen.

## Festlegungen

### 4.2-1 Strategien Unteres Reusstal

- Der öffentliche Verkehr wird auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet und das Angebot im Agglomerationsraum gestärkt, um einen höheren Verkehrsanteil zu erreichen.
- Das Strassennetz im Talboden wird mit der West-Ost-Verbindung entlang des Schächens und den dazugehörenden Flankierenden Massnahmen so reorganisiert, dass eine wesentliche Entlastung der Siedlungsräume sichergestellt wird und die Bedingungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessert werden.
- Die Strassen- und die ÖV-Verbindungen zu den Seitentälern sowie den nördlichen Seegemeinden werden so sichergestellt, dass diese Gebiete einen zuverlässigen Zugang zum Talboden haben und die regionalen Verbindungen gewährleistet sind.
- Es wird ein vernetztes Mobilitätsangebot von ÖV, MIV und LV geschaffen, das zu einem gegenüber heute spürbar reduzierten Anteil der Wegstrecken im MIV führt.

### 4.2-2 Strategien Tourismusentwicklungsraum Ursern

- 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

#### 4.2-3 Strategien übrige Gemeinden und Talschaften

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

## 5 Öffentlicher Verkehr

### 5.1 Abgrenzung

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.

Im Verkehrsplan werden die Zielsetzungen des Kantons im Fernverkehr dargelegt und die Festlegungen für den öffentlichen Regionalverkehr formuliert. Touristische Angebote und Ortsverkehre (Buslinien innerhalb einer Gemeinde) sind nicht Gegenstand der Festlegungen des Verkehrsplans, es werden jedoch einzelne wichtige Abstimmungsanweisungen formuliert.

#### **Querverweise**

- *Bundesgesetz über die Personenbeförderung*
- *Verkehrsgesetz Kanton Uri*
- *Kantonaler Richtplan, 5.4 Öffentlicher Verkehr*

## 5.2 Teilstrategien öffentlicher Verkehr

Aus den verkehrlichen Strategien im Kap. 4 leiten sich die folgenden Teilstrategien für den öffentlichen Verkehr ab:

### Festlegung

#### 5.2-1 Strategien öffentlicher Verkehr

- Sämtliche Bahnverbindungen im Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse werden über den Kantonsbahnhof Altdorf angeboten. Zusätzlich werden die Bahnverbindungen im Talboden im bisherigen Umfang über die Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld beibehalten.
- Die Bahnhöfe Erstfeld und Göschenen für die Nord-Süd-Achse sowie Andermatt für die Ost-West-Achse stellen die Bahnanbindungen im Fernverkehr für das obere Reusstal sicher.
- Die Gotthard-Bergstrecke wird als Rückgrat für die Anbindung der Tourismusregion Ursern gestärkt und mit attraktiven, durchgehenden Verbindungen im Fernverkehr bedient.
- Der Kantonsbahnhof Altdorf wird als zentrale ÖV-Drehscheibe etabliert. Die Bahnhöfe Göschenen, Andermatt, Flüelen und Erstfeld bilden zusätzliche ÖV-Drehscheiben.
- Der Binnenverkehr im Agglomerationsperimeter wird verstärkt auf den öffentlichen Verkehr verlagert.
- Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr wird nach einheitlichen Grundsätzen erstellt und soweit wirtschaftlich vertretbar gestärkt.
- Die Anbindung der Seitentäler und der kleineren Gemeinden 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.

## 5.3 Angebotsgrundsätze für regionale ÖV-Erschliessung

### Festlegungen

<p>5.3-1 Grundangebot im öffentlichen Regionalverkehr</p> <p>Die Grundversorgung im öffentlichen Regionalverkehr erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen, welche die Siedlungsstruktur, die Siedlungsgrösse und die minimalen wirtschaftlichen Anforderungen einbeziehen. Sie sind in der nachstehenden Tabelle für alle Siedlungen im Kanton Uri zusammengestellt.</p> <p>Federführung: AWÖV</p> <p>Beteiligte: Bund, Gemeinden, Verkehrsunternehmen</p>
--

**Querverweise**  
– Verkehrsgesetz  
Kanton Uri

Raumtyp	1	2	3	4	5
Beschrieb	Geschlossener Siedlungskörper im Talboden mit Siedlungen über 2'500 Ew. <sup>1</sup>	Grössere, äussere Siedlungen mit über 2'500 Ew. <sup>1</sup>	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 <sup>4</sup>	Altdorf, Bürglen, Flüelen, Schattdorf	Erstfeld	Andermatt, Attinghausen, Seedorf	Amsteg <sup>5</sup> , Bristen, Göschenen, Haldi, Isenthal, Seelisberg Silenen <sup>6</sup> , Sisikon, Spiringen, Unterschächen, Wassen	Bauen, Gurtnellen, Hospental, Realp Urnerboden
<b>Grundangebot im Regionalverkehr</b>					
<b>Normal- / Hauptverkehrszeiten</b> (NVZ/HVZ) <sup>1</sup> (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt	60' Takt <sup>2,6</sup>	nachfrageabhängig <sup>2</sup> Ausnahme: MGBahn: 60'
<b>Spätverkehrszeiten</b> (SVZ) <sup>1</sup> (20 - 24 Uhr)	30' Takt	30' Takt	Fr/ Sa - Abend von 20-2 Uhr: Bedarfsbus ab Kantonsbahnhof Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig <sup>4</sup> Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Ausnahmen: Erstfeld bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig <sup>4</sup> Ausnahme: MGBahn, bis 21 Uhr: 60'
<b>Wochenende</b>	NVZ/HVZ*: 15' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: 30' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: Sa: 30' So: 60' SVZ*: Bedarfsbus 60' Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig <sup>4</sup> Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Ausnahmen: Erstfeld bis Göschenen auf der Hauptlinie 60' (Bahnersatz) Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig <sup>4</sup> Ausnahme: MGBahn, bis 21 Uhr: 60'

<sup>1</sup> NVZ: Normalverkehrszeiten HVZ: Hauptverkehrszeiten SVZ: Spätverkehrszeiten Ew.: Einwohner/innen

<sup>2</sup> Evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen; Überprüfung im Einzelfall.

<sup>3</sup> Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob ein öffentliches Grundangebot, (z.B. während den Pendlerzeiten oder Schülerverbindungen) oder ein betriebsgestütztes Abholssystem (für Industrien) zweckmässig ist.

<sup>4</sup> Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten

<sup>5</sup> Bei den aufgeführten Gemeinden gilt das Angebot für das Hauptsiedlungsgebiet. Davon abgetrennte Siedlungen (Fraktionen) werden separat eingeordnet.

<sup>6</sup> Evtl. Verdichtungen (30'Takt) in der HVZ. Gegenüber dem heutigen Angebot wird keine Verschlechterung erfolgen.

### 5.3-2 Angebotsausbau bei steigender Nachfrage im öffentlichen Verkehr

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

Federführung: AWÖV

Beteiligte: Bund, Gemeinden, Verkehrsunternehmen

### 5.3-3 Alternative Versorgungsmodelle für ländliche Gebiete prüfen

Zur Ergänzung des Grundangebots in ländlichen Gebieten werden alternative Betriebsformen, insbesondere für die Nebenverkehrszeiten geprüft.

Federführung: AWÖV

Beteiligte: Gemeinden, Mobilitätsplattformen

## Erläuterungen

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

Für den gesamten Kanton werden fünf Raumtypen nach Siedlungsstruktur und Siedlungsgrössen unterschieden. In Anlehnung an die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) werden alle ganzjährig bewohnten Siedlungsgebiete mit mindestens 100 Einwohnern berücksichtigt. Entsprechend der zu erwartenden Nachfrage wird das Leistungsangebot nach Raumtyp definiert.

Zwischen den Siedlungen mit mehr als 2'500 Einwohnern wird tagsüber ein  $\frac{1}{4}$ -Stunden-Takt angeboten, was eine sehr hohe Verfügbarkeit von Busverbindungen darstellt.

Die minimale Wirtschaftlichkeit wird mit einem Kostendeckungsgrad definiert, der nach Verkehrsträger festgelegt ist und aus dem sich die minimale Nachfrage für ein abgeltungsberechtigtes Angebot gemäss BAV-Praxis ableitet. Ergänzend gelten die übrigen Bestimmungen gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung und kantonalem Verkehrsgesetz.

Die technologischen Entwicklungen ermöglichen die Erfassung und transparente Darstellung von individueller Nachfrage und möglichen, privaten Angeboten. Insbesondere das Mitfahrsystem «Taxito» wurde in anderen Kantonen bereits erfolgreich getestet. Solche

Systeme können das Grundangebot ergänzen, ohne dass unverhältnismässige Kosten für den Kanton entstehen.

Die Tarifgestaltung im öffentlichen Verkehr obliegt der nationalen Organisation ch-direct, der alle konzessionierten Transportunternehmen angeschlossen sind. Alle konzessionierten und abgeltungsberechtigten Urner Transportunternehmen sind in das nationale Tarifsysteem unter Einbezug der Halbtax-, GA- und Normaltarife eingebunden.

Dies ermöglicht z.B. Beteiligungen an Gemeinschaftsstrecken (SBB-AAGU) für wahlweise Benützung von Bahn oder Bus zwischen Flüelen und Göschenen oder auf gemeinsamen Busstrecken AAGU oder Postauto. Der Kanton Uri beteiligt sich darüber hinaus weiterhin zukunftsorientiert an diversen innovativen und kundenfreundlichen Branchenentwicklungen (Billettsysteme, Fahrplaninformationen, Spezialtickets usw.).

## 5.4 Netzschema öffentlicher Verkehr

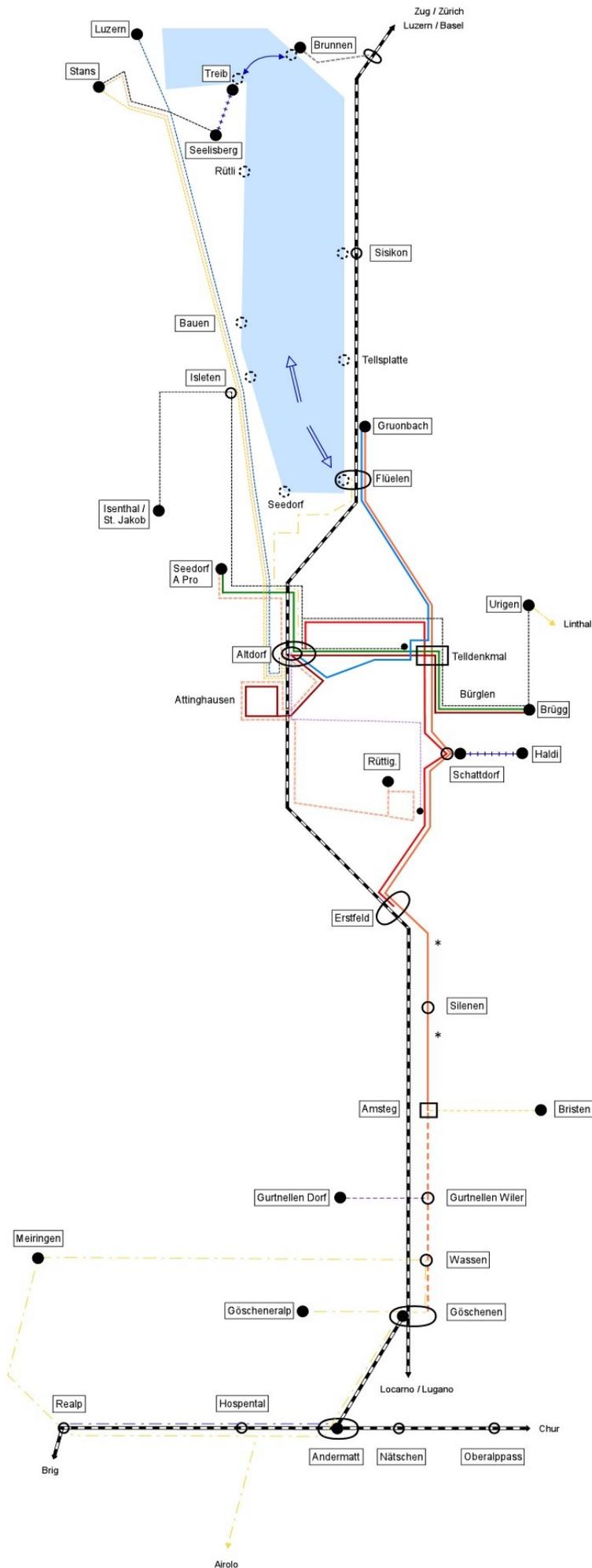
### Festlegung

#### 5.4-1 Netzschema Öffentlicher Verkehr

Das Netzschema Öffentlicher Verkehr legt das Liniennetz des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Uri fest und definiert die Verknüpfungspunkte mit dem Fernverkehr.

Federführung: AWÖV

Beteiligte: Bund, Aft, ARE Uri, Verkehrsunternehmen



## Netzschema öffentlicher Verkehr

### Legende

- Bus 30 Min.-Takt<sup>1</sup>
- - - Bus 60 Min.-Takt<sup>1</sup>
- · - Bus weniger als 60 Min.-Takt
- · - Bus weniger als 60 Min.-Takt (saisonal, touristisch)
- · - Bus weniger als 60 Min.-Takt (saisonal, Testbetrieb)
- +— Seilbahn 30 Min.-Takt
- +++ Standseilbahn 60 Min.-Takt
- ↔ Schiff (ÖV regional)
- Schiff (touristisch)
- Bahn
- \* HVZ, sonst 60 Min.-Takt
- ⊙ Zentrale ÖV-Drehscheibe
- ÖV-Drehscheibe
- Bus-Hub
- Zentrale Haltestelle / Station
- Linienendpunkt
- ⊙ Schiffssteg

### 1 Erläuterung zum Angebot an Haltestellen

Wenn zwei Linien im 30 Min.-Takt verkehren (z.B. zwischen Schattdorf und Erstfeld), ergibt sich insgesamt ein 15 Min.-Takt (4 Kurse pro Stunde).

## Erläuterungen

Der Regionalverkehr umfasst das regionale Angebot der Bahnen (SBB, SOB, MGB), die Buslinien und als Sonderfälle die Seilbahnen Treib-Seelisberg und Schattdorf-Haldi sowie die Schiffsverbindung Treib-Bruppen. Dieses Netz des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Uri baut auf dem übergeordneten Bahnangebot der Nord-Süd-Achse im Reusstal und der Ost-West-Achse im Urserntal auf. Es bildet den Zustand ab Ende 2021 nach Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf ab. Im Urserntal wird der aktuelle Zustand abgebildet, weil die Ergebnisse des Testbetriebs des regionalen Nachtbusses noch nicht vorliegen. Die Bahnhöfe bilden die Drehscheiben für den regionalen Busverkehr.

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

Das Netzschema zeigt die Elemente des öffentlichen Verkehrs und umfasst auch die Sonderfälle der Seilbahnen (Treib-Seelisberg und Schattdorf-Haldi) sowie die Schiffsverbindung Treib-Bruppen. Wegen der hohen Bedeutung für die touristische Entwicklung im Urserntal werden auch die Postautoangebote über die Pässe und auf die Göschenalp dargestellt, obwohl diese nicht zum öffentlichen Regionalverkehr gehören.

## 5.5 Infrastrukturen und Massnahmen ÖV

### Festlegung

#### 5.5-1 Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr

Die Verkehrsplankarte „Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr“ zeigt alle bestehenden, festgesetzten und geplanten Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr. Insbesondere werden alle Strassenabschnitte bezeichnet, auf denen regionale Buslinien verkehren. Die Inhalte sind für die kantonalen und die nachgelagerten Behörden in ihrem Zuständigkeitsbereich verbindlich. Für die übergeordneten Infrastrukturen gelten sie als Verhandlungsrahmen mit den Bundesbehörden.

Federführung: AWÖV

Beteiligte: AfT, Gemeinden

### Querverweise

– Karte «Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr»

## Erläuterungen

Das zentrale Element für die Weiterentwicklung des gesamten ÖV-Systems im Kanton Uri bildet der Ausbau und die Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf. Die Massnahmen sind bereits beschlossen und werden bis Ende 2021 fertiggestellt. Sie umfassen insbesondere den Ausbau der Gleisanlagen und der Perrons für den Halt von IC-Zügen, die Neugestaltung des Bushofs Ost, die Strasseninfrastruktur und Bushaltekanten auf der Westseite sowie P+R-Parkings als Elemente der multimodalen Drehscheibe. Daneben werden die Bahnhöfe Erstfeld, Göschenen und Andermatt als Drehscheiben ausgebaut. Der Bahnhof Flüelen behält seine Funktion für die Umsteigebeziehungen zwischen Schiff, Bahn und Bus.

In der Karte werden die von Buslinien genutzten Strassen im Horizont 2022 dargestellt. Dort, wo neue Strasseninfrastrukturen zu erstellen sind (WOV, HA Altdorf Süd, Eyschachenstrasse, Verlegung Kantonsstrasse beim Kreisel Flüelen), werden die Änderungen als «geplant» dargestellt.

Mit der grundsätzlichen Neugestaltung des Zentrums von Altdorf nach der Inbetriebnahme der WOV werden zur Umsetzung des neuen Buskonzepts verschiedene

Anpassungen und Ergänzungen der Haltestellen vorgesehen, damit einerseits die ÖV-Kunden möglichst nahe und direkt zu den gewünschten Zielen gelangen und andererseits die Aufwertung der Strassenräume durch die Infrastruktur der Bushaltestellen nicht beeinträchtigt wird. Neue Haltestellen sind ebenfalls in Schattdorf vorgesehen. Die neuen Haltestellen sind in der Karte mit einer besonderen Signatur ( $\Delta$ ) dargestellt, damit die vorgesehenen Ergänzungen besser ersichtlich sind.

Als weitere Aufgabe ist die Verbesserung des Billetverkaufssystems anzugehen. Hierfür stehen digitale Lösungen im Vordergrund.

### Festlegungen

**Querverweise**

- Behindertengleichstellungsgesetz BehiG

5.5-2 Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes im öffentlichen Verkehr

Der Kanton setzt die Auflagen, die sich aus dem Behindertengleichstellungsgesetz für den öffentlichen Verkehr ergeben, um. Für die Infrastrukturen erarbeitet die Baudirektion ein Umsetzungskonzept, das vom Regierungsrat festgesetzt wird.

Federführung: Regierungsrat

Beteiligte: Baudirektion, AWÖV, Gemeinden, Verkehrsunternehmen

**Querverweise**

- Strassengesetz Kanton Uri
- Karte «Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr»

5.5-3 Regionale Buslinien auf Gemeindestrassen

Auf Strassenabschnitten von Gemeindestrassen auf welchen Buslinien des Regionalverkehrs verkehren, müssen die Gemeinden die Anforderungen des Busverkehrs bei der Instandsetzung oder beim Umbau der Strassenanlage berücksichtigen. Die Finanzierung erfolgt gemäss den gesetzlichen Regelungen.

Federführung: Gemeinden

Beteiligte: Aft, AWÖV

**Querverweise**

- Richtplan, Abstimmungsanweisung 5.4-2
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

5.5-4 ÖV-Drehscheiben und Bus-Hubs

Der Kantonsbahnhof Altdorf wird zur zentralen, multimodalen Drehscheibe ausgebaut. Die Bahnhöfe Erstfeld, Göschenen und Andermatt werden als multimodale Drehscheiben gestärkt und innovativ weiterentwickelt. Weiter werden die Bus-Hubs Telldenkmal und Amsteg Post als ÖV-Drehscheiben gestaltet. Der Bahnhof Flüelen behält seine Funktion für die Umsteigebeziehungen zwischen Schiff, Bahn und Bus.

Federführung: AWÖV

Beteiligte: Ämter, Gemeinden, SBB, MGBahn, Busbetriebe

**Querverweise**

- Verkehrsgesetz Kanton Uri
- Fahrplanverfahren

5.5-5 Festlegung des Kursangebots im Fahrplanverfahren

Das Kursangebot auf den einzelnen Linien des öffentlichen Regionalverkehrs wird jährlich im ordentlichen Fahrplanverfahren festgelegt. Der Fahrplan der Buslinien wird grundsätzlich auf die Anschlusssicherung an den Bahnhöfen ausgerichtet. Bedient eine Buslinie mehrere Bahnhöfe, so werden nach Möglichkeit diejenigen Anschlüsse gewährleistet, die den grössten Kundennutzen bringen.

Federführung: AWÖV

Beteiligte: Bund, SBB, MGBahn, Gemeinden

## Erläuterungen

### Zu 5.5-3

Die Buslinien des Regionalverkehrs verkehren mehrheitlich auf Kantonsstrassen. In der Karte sind diejenigen Strecken von Gemeindestrassen eingetragen, auf denen regionale Buslinien verkehren oder geplant sind. Die Einzelmassnahmen wie Haltestellenneu- und ausbauten erfolgen gemäss den Inhalten der rGVK unter Berücksichtigung allfälliger neuer Entwicklungen.

### Zu 5.5-4

An den multimodalen Drehscheiben werden die notwendigen Infrastrukturen vorgesehen, die erforderlich sind, um das Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dazu gehören insbesondere B+R- und P+R-Parkplätze.

### Zu 5.5-5

Im Fahrplanverfahren werden die Anzahl der Kurse, die Taktfolgen und die Anschlüsse unter den einzelnen Verbindungen festgelegt. Dabei werden die in den rGVK beschriebenen Grundsätze und Ziele verfolgt. Insbesondere wird im Unteren Reusstal auf den besonders wichtigen Verkehrsbeziehungen (zwischen Kantonsbahnhof, Telldenkmal und Kollegium) ein umsteigefreier 15 Min.-Takt aufgebaut. Die grösseren Gemeinden (Flüelen, Altdorf, Schattdorf, Bürglen und Erstfeld) sind untereinander und mit dem Kantonsbahnhof im 15 Min.-Takt verbunden. Das Angebot ist in einer Weise ausgelegt, dass gemäss ÖV-Matrix für über 90% der Passagiere ein umsteigefreier 30 Min.-Takt angeboten wird. Die Talachse wird neu von Gruonbach bis Erstfeld im 15 Min.-Takt angeboten. Dabei ist für einen geringen Anteil der Passagiere auf dieser Achse ein Umsteigen mit schlankem Anschluss erforderlich, falls sie sich nicht nach dem durchlaufenden 30 Min.-Takt richten können. Dafür entstehen Direktverbindungen für alle Gemeinden zum Kantonsbahnhof und den angrenzenden Arbeitsplätzen.

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.

Insbesondere werden die folgenden Anschlüsse am Kantonsbahnhof angestrebt:

- nach/von Norden mit Bahn und überregionalen Buslinien
- nach/von Süden zweistündlich mit den IC/EC und stündlich mit den IR über die Bergstrecke.

Wenn es nicht möglich ist, die Anschlüsse ganztags von/nach Norden mit verhältnismässigem Aufwand sicherzustellen, werden die Anschlüsse in der Hauptlastrichtung gewährleistet.

## 6 Strassenverkehr

### 6.1 Abgrenzung

Im Verkehrsplan werden die Inhalte für das kantonale Strassennetz verbindlich festgelegt. Daneben wird die Haltung des Kantons zu den Nationalstrassen festgelegt. Diese sind für den Kanton von besonderer Bedeutung, weil der Raum Ursern sowie die Gemeinden Seelisberg und Sisikon nur über eine Nationalstrasse mit dem übrigen Kantonsgebiet verbunden sind. Darüber hinaus spielt der Einbezug der Nationalstrasse im Talboden eine entscheidende Rolle für die Entlastung des Siedlungsgebiets.

#### Querverweise

- Strassengesetz Kanton Uri, Art. 16
- Kantonaler Richtplan, 5.2 Nationalstrassen, 5.3 Kantonsstrassen

Die Gemeindestrassen werden im Plan der Gemeindestrassen gemäss StrG Art. 16 festgelegt. Im Verkehrsplan werden einzelne Festlegungen dazu formuliert, soweit wie dies für die Sicherstellung eines funktionierenden Gesamtnetzes notwendig ist.

### 6.2 Teilstrategien Strassenverkehr

Für die Weiterentwicklung des kantonalen Strassennetzes und die Ausrichtung des Strassenverkehrs gelten die folgenden Teilstrategien.

#### Festlegungen

#### Querverweise

- Karte «Strassennetz und Parkierung»

#### 6.2-1 Allgemeine Festlegungen Strassenverkehr

- Das kantonale Strassennetz unterscheidet nach einem Basisnetz, welches das Rückgrat für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Kantons Uri darstellt und dem Ergänzungsnetz.
- Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird in angemessener Qualität sichergestellt. Wo erforderlich, werden die entsprechenden Verantwortlichkeiten mit den Nachbarkantonen vereinbart.
- Der Schwerverkehr in den Seitentälern soll für den Versorgungsverkehr und die ansässigen Arbeitsstätten sichergestellt werden, soweit es wirtschaftlich tragbar ist.
- Die Strassenräume in den Siedlungsgebieten werden im Zuge von baulichen Sanierungen aufgewertet, insbesondere um die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

6.2-2 Besondere Festlegungen Strassenverkehr für das Untere Reusstal

- Das Strassennetz im Talboden wird gesamthaft so auf den Halbanschluss Altdorf Süd und die West-Ost-Verbindung (WOV) ausgerichtet, dass die Entlastung der Siedlungsgebiete bestmöglich erfolgt.
- Die Flankierenden Massnahmen und die Reorganisation der kommunalen Strassen im Einflussbereich der WOV werden zusammen mit den Gemeinden so ausgearbeitet, dass die Entlastungswirkung der WOV gesichert wird und die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete gewährleistet bleibt.
- Beim Bundesamt für Strassen wird darauf hingewirkt, dass
  - der Halbanschluss Altdorf Süd zusammen mit der WOV realisiert und in Betrieb genommen wird.
  - die Anpassungen im Bereich des Anschlusses Flüelen zeitlich abgestimmt mit den kantonalen Netzanpassungen erfolgen. Hierfür sind die Netzüberlastungen beim Kreisel Flüelen massgebend. Zudem ist die Vereinbarkeit der Massnahmen mit der festgelegten Variante «Reider ebenerdig schnell» für die Bahnumfahrung Flüelen (NEAT) sicherzustellen.

6.2-3 Besondere Festlegungen Strassenverkehr für den Tourismusentwicklungsraum Ursern

- Der nationale Verkehr auf der A2, auf der Gotthardstrasse im oberen Reusstal und auf der Gotthardpassstrasse muss mit dem regionalen bzw. kantonsinternen Verkehr vereinbar sein. Die Auswirkungen auf die Siedlungsräume werden reduziert.
- Beim Bundesamt für Strassen wird darauf hingewirkt, dass die Verkehrsmanagementpläne der A2 mit Abflussdosierungen an den Ausfahrten und die verkehrstechnischen Massnahmen am Kreisel Göschenen zur Verbesserung des kantonsinternen Verkehrsflusses im Oberen Reusstal umgesetzt werden.
- Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird ganzjährig zweckmässig sichergestellt, auf der West-Ost-Achse unter Einbezug des Autoverlads der MGBahn.

6.2-4 Neue Axenstrasse A4

Der Bund hat die Realisierung der Neuen Axenstrasse zwischen Brunnen und Gumpisch als Nationalstrasse 2. Klasse und die dazugehörige Umgestaltung der heutigen Axenstrasse zwischen Brunnen und Gumpisch beschlossen. Für den Kanton Uri ist dieses Projekt von grosser Bedeutung, insbesondere für die nachhaltige Verbesserung der prekären Verkehrssituation auf der Ortsdurchfahrt in Sisikon und für die Langsamverkehrsverbindung zwischen Sisikon und Brunnen.

## Erläuterungen

Das Urner Stimmvolk hat dem Bau der WOV am 18. Oktober 2015 zugestimmt. Die WOV bildet die strukturelle Voraussetzung, um das mit dem Agglomerationsprogramm angestrebte Zielbild aufgewerteter Siedlungskerne und die geordnete Siedlungsentwicklung im unteren Reusstal zukunftstauglich umzusetzen.

Gleichzeitig wurde die Realisierung von Flankierenden Massnahmen (FlaMa) zur WOV in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf im Richtplan festgesetzt, die für die Erreichung der Ziele des rGVK notwendig ist.

Hauptziel der FlaMa ist es, den Durchgangsverkehr in den Siedlungsgebieten, insbesondere in den stark belasteten Zentrumsbereichen, wirksam zu reduzieren oder zu lenken und die Verkehrsteilnehmenden dazu zu bewegen, den ÖV bzw. das Velo zu benutzen oder zu Fuss zu gehen.

In Altdorf werden im Zuge der Flankierenden Massnahmen zur WOV die Schmiedgasse und ein Teil der Tellsgasse mittelfristig aus dem Kantonsstrassennetz entlassen; ebenso soll längerfristig die Gotthardstrasse in Schattdorf zwischen dem Kreisel Schächen und dem Adlergarten aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden. Die entsprechenden Festlegungen erfolgen durch den Landrat.

Weiter sind die Ortsdurchfahrten von Amsteg, Wassen und Seedorf heute sicherheitstechnisch und gestalterisch unbefriedigend. Sie werden mit einem Sanierungsprojekt aufgewertet. Die übrigen Probleme im Kantonsstrassennetz betreffen vor allem Konflikte mit dem Langsamverkehr, die im Einzelfall untersucht werden.

### 6.3 Kantonsstrassennetz und Massnahmen Strassenverkehr

Das Kantonsstrassennetz umfasst das Basisnetz und das Ergänzungsnetz. Das Basisnetz umfasst die wichtigen Verbindungen und dient dem Durchleiten des Verkehrs. Die Erschliessung der Gemeinden und Talschaften erfolgt mit dem Ergänzungsnetz. Dieses stellt auch die Anbindung an das Basisnetz sicher.

Die Strecken des Basis- und des Ergänzungsnetzes wurden für das vom Landrat festgelegte Kantonsstrassennetz in den rGVK vorgenommen. Diese Einteilung wird in der Karte «Kantonsstrassennetz und Parkierung» festgelegt.

#### Festlegungen

##### 6.3-1 Festlegung des Kantonsstrassennetzes

Das Kantonsstrassennetz wird vom Landrat festgelegt. Die im Verkehrsplan abgebildete Karte «Kantonsstrassennetz und Parkierung» bildet die Beschlüsse des Landrates ab. Die geplanten Änderungen des Kantonsstrassennetzes werden erst mit einem separaten Beschluss des Landrates verbindlich.

Federführung: Landrat

Beteiligte: Baudirektion, ASTRA, Gemeinden

#### Querverweise

- Karte «Kantonsstrassennetz und Parkierung»
- Strassengesetz Art. 14

#### 6.3-2 Basisnetz und Ergänzungsnetz der Kantonsstrassen

Die Einteilung der Kantonsstrassen in ein Basis- und ein Ergänzungsnetz wird vom Regierungsrat auf der Grundlage des Netzbeschlusses des Landrats vorgenommen und in der Karte des «Kantonsstrassennetz und Parkierung» festgelegt.

Federführung: Regierungsrat

Beteiligte: Baudirektion

#### 6.3-3 Anforderungen an die Kantonsstrassen

Die weitergehende Unterteilung und Konkretisierung der Anforderungen an die Kantonsstrassen erfolgt in der Strategie Strasse, die vom Regierungsrat festgelegt wird.

Federführung: Regierungsrat

Beteiligte: Baudirektion

#### 6.3-4 Anpassung und Verkehrsmanagement der Nationalstrassenanschlüsse

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass das ASTRA die Anpassungen der Anschlüsse der Nationalstrassen und den zugehörigen Verkehrsmanagementplan in Abstimmung mit den kantonalen Bedürfnissen plant und realisiert.

Federführung: ASTRA

Beteiligte: Baudirektion, Gemeinden

#### 6.3-5 Betrieb der Passstrassen

Die Strecken der Passstrassen, die keine ganzjährig bewohnten Siedlungen erschliessen, werden während den Wintermonaten mit einer Wintersperre belegt. Die Betriebsgrundsätze für die Passstrassen werden in der Strategie Strasse des Regierungsrats festgelegt.

Federführung: Regierungsrat

Beteiligte: Baudirektion

#### 6.3-6 Autoverlad Furka / Oberalp

Der Autoverlad am Furka und am Oberalp ist langfristig zu erhalten und nachfragegerecht anzubieten.

Federführung: Volkswirtschaftsdirektion

Beteiligte: Baudirektion, Bund, MGBahn, Tourismusorganisationen

### Erläuterungen

Zu 6.3-1 und 6.3-2

Es bestehen wichtige funktionale Zusammenhänge zwischen den Nationalstrassen und dem Netz der Kantonsstrassen. Insbesondere wurde mit dem ASTRA vereinbart, dass der Bund den Halbanschluss Altdorf Süd gleichzeitig mit der WOV realisiert. Längerfristig wird der A4-Kreisel Flüelen wegen der vorgesehenen Bahnumfahrung Flüelen (Variante Reider, Sachplan Schiene des Bundes) aufgehoben, sodass der Anschluss Flüelen durch eine neue Querspange zur Gotthardstrasse in Flüelen ergänzt werden muss. Mittelfristig

ist aus Leistungs- und Sicherheitsgründen eine Reduktion der Verkehrsströme am Kreisel Flüelen vorzusehen, wofür die Gotthardstrasse verlegt wird (Längsspanne).

Mit dem ASTRA wurde ferner festgelegt, dass die Schweizerische Hauptstrasse H17 (Klausenpassstrasse) über die WOV an den Halbanschluss angebunden wird und gleichzeitig die Hauptstrasse H2 (Rynächtstrasse) zwischen dem Halbanschluss Altdorf Süd und dem Anschluss Erstfeld ins Hauptstrassennetz aufgenommen wird. Dafür entfällt die Führung der Hauptstrasse H2 durch das Zentrum Altdorf.

Die Karte «Kantonsstrassennetz und Parkierung» bildet das heutige Netz inkl. der beschlossenen Massnahmen im Talboden (WOV, Halbanschluss A2 und zugehörige FlaMa) ab. Als geplant sind die Anpassungen beim Anschluss Flüelen und der neue Axentunnel eingetragen.

In Andermatt unterstützt der Kanton die geplante, schrittweise Aufwertung der Gotthardstrasse für den Fussverkehr im Dorfkern. Dieser Strassenabschnitt soll mittelfristig aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden.

#### Zu 6.3-4

Die bestehende Kantonsstrasse im oberen Reusstal genügt grundsätzlich den Anforderungen der Erschliessung und der Leistungsfähigkeit. In den Sommermonaten ergeben sich jedoch Probleme durch den Rückstau zwischen Wassen und Göschenen, der durch den Ausweichverkehr bei Stau auf der A2 und die Überlastung des Kreisels in Göschenen entsteht. Das ASTRA plant eine verkehrstechnische Optimierung in den Anschlüssen (Dosierung) und am Kreisel Göschenen. Das Fahrverbot für den Lastwagentransitverkehr auf der Kantonsstrasse zwischen Erstfeld und Göschenen bildet einen Bestandteil der Massnahmen.

#### Zu 6.3-5

Eine Wintersperre gilt auf den Kantonsstrassen über den Klausenpass für die Strecke zwischen Windeggen und Urnerboden, den Sustenpass ab Färnigen, den Oberalppass ab Wiler und den Furkapass ab Realp je bis zur Kantonsgrenze. Auf der Nationalstrasse über den Gotthardpass gilt ebenfalls eine Wintersperre zwischen Hospental und der Kantonsgrenze.

#### Zu 6.3-6

Die ganzjährige Verbindung für Motorfahrzeuge mit den Kantonen Wallis und Graubünden ist nur mit einem kostenpflichtigen Autoverlad Realp-Oberwald bzw. Andermatt - Sedrun möglich. 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 Oberalppassstrasse dient ebenfalls primär dem Ausflugsverkehr und in untergeordnetem Mass der Verbindung zwischen dem Urserntal und Graubünden während dem Sommerhalbjahr. Der Kanton Uri ist darauf angewiesen, dass diese Verbindungen mit den Nachbarkantonen ganzjährig beibehalten werden.

## 7 Ruhender Verkehr (Parkierung)

### 7.1 Abgrenzung

Im Verkehrsplan wird der Ruhende Verkehr d.h. die Parkierung von motorisierten Fahrzeugen soweit behandelt, wie es für die direkte Verkehrsorganisation und den Verkehrsfluss im Strassennetz relevant ist. Dies ist insbesondere für den Tourismusraum Ursern der Fall. Die Fragen des Parkplatzbedarfs für die einzelnen Nutzungen werden hingegen im Richtplan, im Planungs- und Baugesetz sowie in den kommunalen Bau- und Zonenordnungen geregelt. Die Abstellanlagen für den Veloverkehr werden im Kap. 8 behandelt.

#### **Querverweise**

- *Verkehrsentensive Nutzungen, Richtplan Kap. 4.6*
- *Parkplatzbedarf, Planungs- und Baugesetz Kanton Uri*

### 7.2 Teilstrategien Parkierung

#### **Festlegungen**

#### 7.2-1 Allgemeine Festlegungen Parkierung

- In den zentralen Siedlungsgebieten wird ein Parkplatzmanagement gemäss dem im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Mobilitätsmanagement eingerichtet bzw. weiterentwickelt.
- An den ÖV-Knoten, insbesondere am Kantonsbahnhof Altdorf sowie an den Bahnhöfen Flüelen und Erstfeld sind ausreichend Park-and-Ride und Kiss-and-Ride-Parkplätze für kombinierte Reisen vorzusehen.
- Bei der Infrastruktur von grösseren Parkierungsanlagen ist den Bedürfnissen von Elektrofahrzeugen in geeigneter Form Rechnung zu tragen.

#### 7.2-2 Besondere Festlegungen Parkierung für den Tourismusentwicklungsraum Ursern

- 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.

#### **Querverweise**

- *Regierungsratsbeschluss Genehmigung QGP TRA*
- *Plangenehmigung Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp*
- *Kantonaler Richtplan, 8.2 Tourismusresort Andermatt, 8.3 Skiinfrastrukturen Urserntal / Oberalp*

## Erläuterungen

Zu 7.2-1

Mit dem Parkplatzmanagement in Altdorf wird eine Optimierung der Parkplatzstandorte und eine gesamthafte Bewirtschaftung der Parkplätze angestrebt. Es soll mit einem geeigneten Parkleitsystem ergänzt werden, um den Parksuchverkehr in Altdorf zu reduzieren. Diese Massnahmen sind wesentliche Elemente des Mobilitätsmanagements, das zum Ziel hat, die Förderung des ÖV bzw. des Veloverkehrs zu unterstützen.

Für die weiteren Gemeinden des Unteren Reusstals sollen die Parkplatzsituation an den wichtigen Standorten regelmässig beurteilt und bei Bedarf eine standort- oder gebietsbezogene Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen der gesetzlichen Regelungen umgesetzt werden.

Das Mobilitätsmanagement soll im Talboden gemäss Agglomerationsprogramm als Programm aufgebaut werden, welches das Ziel der Steigerung der Anteile des ÖV und des Veloverkehrs unterstützt. Dazu gehören auch die Information, die Motivation und besondere Aktivitäten zu umweltschonendem Verkehrsverhalten.

Zu 7.2-2

Mit dem Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Tagestourismus und bei den Residenzgästen zu erhöhen, wurde 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 angewendet und mit der Festsetzung des künftigen Modal-Split-Ziels von 20% ÖV-Anteil für die Winterspizentage konkretisiert.

## 7.3 Festlegungen zu einzelnen Parkplatz-Standorten

Mit der PGVf für die Skiinfrastruktur wurde eine P+R-Anlage in Göschenen mit 500 Parkfeldern (PP) durch das BAV verfügt. Diese Auflage wird im Folgenden konkretisiert.

### Festlegungen

#### 7.3-1 P+R Göschenen

- In Göschenen ist ein Parkplatz für die Skiarena mit 500 PP zu erstellen. Der Einstieg in die Skiarena erfolgt primär mit der geplanten Gütschbahn.
- Während dem Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels werden zunächst 250 PP als P+R-Provisorium eingerichtet.
- Der provisorische 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 Tagestouristen vom provisorischen P+R-Parkplatz nach Andermatt wird durch ASS ein Shuttle-Bus eingerichtet und betrieben.

Federführung: Andermatt-Sedrun Sport AG (ASS)

Beteiligte: BAV, ASTRA, Ämter, Gemeinden Göschenen und Andermatt

#### Querverweise

- Plangenehmigung Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp
- Kantonaler Richtplan, Kap. 8.2 und 8.3
- Kantonaler Richtplan, Abstimmungsanweisung 8.3-6

**7.3-2 Anzahl Parkfelder für Skiarena und Tourismusresort Andermatt**

Die Gesamtanzahl der betriebenen Parkfelder darf die Anzahl der in Andermatt bewilligten Parkfeldern für die Skiarena und das TRA nicht überschreiten.

Bis zum Abschluss des Baus der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels können nicht benötigte Parkfelder aus dem Kontingent des TRA an Spitzentagen für die Skiarena genutzt werden, sofern geordnete Parkieranlagen erstellt werden. Die angepasste Nutzung und der Betrieb der Parkfelder müssen vorgängig geregelt und von den Behörden genehmigt werden.

Federführung: Andermatt Swiss Alps AG (ASA)  
Beteiligte: ASS, Ämter, Gemeinde Andermatt

- Querverweise**
- Regierungsratsbeschluss Genehmigung QGP TRA
  - Infrastrukturvertrag zwischen Einwohnergemeinde Andermatt und AADC
  - Kantonaler Richtplan, Kap. 8.2 und 8.3
  - Kantonaler Richtplan, Abstimmungsanweisung 8.3-6

**7.3-3 Shuttle-Bus in Andermatt**

Wegen der Lage der Talstation der Gemsstockbahn am südlichen Dorfrand müssen Skitouristen zwischen dem TRA und den dort angeordneten Parkräumen sowie dem Bahnhof Andermatt und der Gemsstockbahn mit einem Shuttle-Bus befördert werden

Federführung: ASS  
Beteiligte: ASA, AUT, Gemeinde Andermatt, Ämter

#### **Erläuterungen**

Zu 7.3-2

Die festgelegte Gesamtanzahl der Parkfelder stützt sich auf die Festlegungen im Richtplan. Diese Festlegungen können ohne neues Richtplanverfahren nicht verändert werden.

Zu 7.3-3

Es soll eine rasche Verbindung zwischen den Talstationen der Nätschen- und der Gemsstockbahn bzw. den zugehörigen Parkplätzen entstehen. Der hierfür vorgesehen Shuttle-Bus soll zwischen der Nordseite des Bahnhofs Andermatt und der Talstation der Gemsstockbahn über die Umfahrungsstrasse verkehren. Damit können Konflikte mit dem Dorfzentrum und den Wohngebieten vermieden werden.

### **7.4 Parkraumbewirtschaftung**

#### **Festlegung**

**7.4-1 Parkraumbewirtschaftung im Tourismusentwicklungsraum Ursern**

Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkfelder im Tourismusentwicklungsraum Ursern sind nutzungsbezogen zu bewirtschaften.

Federführung: Gemeinden  
Beteiligte: Ämter, ASS, ASA

- Querverweise**
- Regierungsratsbeschluss Genehmigung QGP TRA
  - Infrastrukturvertrag zwischen Einwohnergemeinde Andermatt und AADC

#### **Erläuterungen**

Die Tarife der privat betriebenen Parkieranlagen müssen so gestaltet werden, dass die in Verträgen oder Bewilligungen verfügbaren Auflagen eingehalten und umgesetzt

werden. Weiter ist sicherzustellen, dass die Tarifierung nicht dazu führt, dass die festgeschriebene Doppelnutzung faktisch verhindert wird.

## 7.5 Parkleitsystem und Parkraummanagement

Um die zufahrenden Autos gezielt zu den freien Parkplätzen zu führen, ist ein Parkleitsystem erforderlich. Zusätzliche Anforderungen ergeben sich aus dem Betrieb des P+R in Göschenen, das rechtzeitig und zuverlässig die überhöhte Nachfrage in Andermatt absorbieren muss.

### Festlegung

7.5-1 Parkleitsystem und Parkraummanagement für den Tourismusentwicklungsraum Ursern

Die Erarbeitung und Umsetzung eines «Parkleit- und Verkehrssystems für die Skiinfrastrukturen» muss durch die ASS geplant, realisiert und betrieben werden und schliesst einen geeigneten Shuttle-Busbetrieb (bis zum Abschluss der Bauphase der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels) ein.

Federführung: ASS

Beteiligte: ASA, Ämter, Gemeinden, Kantonspolizei

#### Querverweise

- Plangenehmigung  
Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp

### Erläuterungen

Um den Verkehrsfluss in der Schöllenen aufrecht zu erhalten, sind für die Spitzentage im Winter mit dem Parkraummanagement auch 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 zukünftig im definierten Perimeter entstehen, sind sinngemäss den vorstehenden Massnahmen zu unterstellen.

## 8 Langsamverkehr

### 8.1 Abgrenzung

Als Langsamverkehr werden der Veloverkehr und der Fussverkehr verstanden.

Der Verkehrsplan legt das kantonale Veloroutennetz fest. Dieses umfasst die Verbindungen von kantonaler Bedeutung, 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. Für dieses Netz werden auch Massnahmen definiert.

Die kommunalen Velorouten sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Sie dienen der Erschliessung der kommunalen Ziele, die keine übergeordnete Bedeutung haben und sind durch die Gemeinden festzulegen.

Weiter sind die Mountainbikerouten und deren Infrastruktur sind nicht Bestandteil des Verkehrsplans, weil deren Planung keine Aufgabe gemäss Strassengesetz bildet. Sie werden im kantonalen Bikewegeplan festgelegt.

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. Die Gehwege entlang von Kantonsstrassen werden nicht in einem kantonalen Netzplan dargestellt.

Die Wanderwege sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Sie wurden separat auf der Basis des Wanderweggesetzes geplant und sind im kantonalen Wanderwegplan dargestellt.

### 8.2 Allgemeine Teilstrategien Langsamverkehr

Folgende Teilstrategien beziehen sich auf den Velo- und den Fussverkehr:

#### Festlegungen

##### 8.2-1 Allgemeine Festlegungen Langsamverkehr

- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt und als Daueraufgabe regelmässig überprüft.
- Schwachstellen in den Fuss- und Veloverkehrsnetzen werden rasch behoben.
- Die Trennwirkung von Ortsdurchfahrten wird durch eine konfliktarme, einladende Gestaltung und Schaffung von Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr reduziert.
- Wenn möglich, werden Synergien zwischen Velo- und Fussverkehr genutzt.

#### Erläuterungen:

Synergien zwischen Velo- und Fussverkehr können insbesondere durch die Planung von kombinierten Rad-/ Gehwegen genutzt werden. Dadurch kann ein haushälterischer

#### Querverweise

- *Kantonaler Richtplan, 5.6 Langsamverkehr*
- *Kantonaler Richtplan, Abstimmungsanweisung 5.6-3*

#### Querverweise

- *Wanderweggesetz*
- *Kantonaler Wanderwegplan, ARE 2009*
- *Richtplan, Abstimmungsanweisung 5.6-2*

Umgang mit dem Boden und insbesondere mit Kulturlandflächen sichergestellt werden. Gleichzeitig müssen die Sicherheitsbedürfnisse des Fussverkehrs beachtet werden. Rad- / Gehwege sind deshalb nur dann vorzusehen, wenn der Anteil zu Fuss Gehenden klein ist.

### 8.3 Teilstrategien Veloverkehr

Für den Veloverkehr gelten die folgenden spezifischen Teilstrategien:

#### Festlegungen

##### 8.3-1 Besondere Festlegungen für den Veloverkehr

- Der Veloverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für Wege innerhalb der Agglomerationsgemeinden im Unteren Reusstal etabliert.
- Es werden durchgängige, sichere und direkte Veloverbindungen geschaffen.
- Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume so gestaltet, dass ein wohlwollendes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel möglich ist.
- Die Verbindungen zur Querung von nationalen Verkehrsinfrastrukturen werden verbessert.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt und als Daueraufgabe regelmässig überprüft.
- Veloabstellanlagen werden nachfrageorientiert bereitgestellt, bei hoher Nachfrage mit einem qualitativ hochwertigen Angebot, sonst in angemessener Qualität.
- Bei allen Massnahmen im Unteren Reusstal ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.
- In den übrigen Gebieten werden die Anforderungen des Veloverkehrs angemessen und situationsgerecht berücksichtigt.
- Die durchgehende und sichere Veloverbindung entlang der Axenstrasse wird sichergestellt.
- In den Siedlungsräumen werden zweckmässige und durchlässige Verbindungen für den Veloverkehr angeboten.

#### Erläuterungen:

Die Förderung des Veloverkehrs ist Bestandteil des Programms Mobilitätsmanagement gemäss Agglomerationsprogramm des Urner Talbodens. Dazu gehören auch die Information, die Motivation und besondere Aktivitäten zu umweltschonendem Verkehrsverhalten.

## 8.4 Veloroutennetz

### Festlegung

#### 8.4-1 Netz der kantonalen Velorouten

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

- Kantonale Hauptvelorouten:  
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung, in der Regel hohe Nachfrage;
- Kantonale Nebenvelorouten:  
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele; in der Regel mittlere oder geringe Nachfrage.

Federführung: Baudirektion

Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Korporationen

#### **Querverweise**

– Karte:  
«kantonale  
Velorouten»

### Erläuterungen

Als Velorouten werden die Verbindungen auf bestehenden Strassen und Wegen bezeichnet, die für Velofahrende von Bedeutung sind, unabhängig davon, ob eine besondere Infrastruktur für Velos besteht. Netzlücken zeigen wichtige Wunschverbindungen auf, für die heute weder eine Strasse noch ein Weg zur Verfügung steht.

Das Veloroutennetz berücksichtigt die relevanten Wunschlinien, welche auf geeignete Verkehrsträger (Strasse, Wege) 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.

Entsprechend der Zielsetzung, den Anteil des Veloverkehrs am Alltagsverkehr zu stärken und aufgrund der dichten Siedlungsstruktur ergibt sich ein dichtes Veloroutennetz im Talboden. Dieses stellt auch die Verbindung vom Hauptort Altdorf zu den Seitentälern und den Seegemeinden sicher. In diesen ländlichen Gebieten, die nicht dicht besiedelt sind und in denen die topographischen Verhältnisse meist einen erhöhten Widerstand gegen die Velobenützung darstellen, umfassen die kantonalen Velorouten die Verbindungen zwischen den Gemeinden auf den bestehenden Kantonsstrassen.

## 8.5 Massnahmen für den Veloverkehr

### Festlegungen

#### 8.5-1 Plan der Radwege

Die einzelnen Infrastrukturmassnahmen werden aufgrund der Bedeutung der Velorouten und der Qualität der spezifischen Anlagen bzw. deren Mängel abgeleitet. Insbesondere erarbeitet die Baudirektion in Absprache mit den Gemeinden den Plan der Radwege. Die Finanzierung erfolgt gemäss Strassengesetz.

Federführung: Baudirektion

#### **Querverweise**

– Strassengesetz  
Art. 22 u. 24

8.5-2 Massnahmenprojekte  
Die Planung und Umsetzung von Massnahmen im Veloroutennetz erfolgt entlang von Kantonsstrassen und für kantonale Radwege durch das Amt für Tiefbau.  
Federführung: Aft  
Beteiligte: Ämter, Gemeinden, Korporationen

8.5-3 Kantonale Velorouten auf Gemeindestrassen  
Die Gemeinden stellen sicher, dass die kantonalen Velorouten, die über Gemeindestrassen oder -wege führen, entsprechend den Anforderungen betrieben und genutzt werden können.  
Federführung: Gemeinden  
Beteiligte: Aft

8.5-4 Gemeindliche Velo- und Fussverbindungen  
Die Gemeinden planen und realisieren die gemeindlichen Velo- und Fussverbindungen so, dass sie das kantonale Netz optimal ergänzen.  
Federführung: Gemeinden  
Beteiligte: Aft

8.5-5 Veloabstellanlagen  
Veloabstellanlagen an geeigneten Orten sind wichtig für die Förderung des Veloverkehrs. Sie werden durch den Kanton, die Gemeinden und/oder die Standorteigentümer geplant und realisiert. Dabei werden die Bedürfnisse der Elektrovelos in geeigneter Form einbezogen.  
Federführung: Baudirektion, Gemeinden  
Beteiligte: Ämter, Standorteigentümer

**Querverweise**

– Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

**Erläuterungen**

Zu 8.5-1

Die Planung der Radwege und deren Festlegung im Plan der Radwege ist gemäss Strassengesetz an die Baudirektion Uri delegiert. Die Erarbeitung erfolgt in Absprache mit den Gemeinden.

Zu 8.5-2

Massnahmen für den Veloverkehr werden auf den täglichen Routen zur Schule, zur Arbeit, zum Einkauf und zu den Freizeitanlagen/-gebieten vorgesehen. Die Velorouten sind sicher und direkt anzulegen. Bei der Realisierung ist ein zusammenhängendes Netz mit möglichst einheitlicher Gestaltung der Strecken und Knotenelemente anzustreben. Dabei wird allfälligen zusätzlichen Anforderungen der E-Bikes Rechnung getragen.

Zu 8.5-3

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

## 8.6 Teilstrategien Fussverkehr

Für den Fussverkehr gelten die folgenden spezifischen Teilstrategien:

### Festlegungen

#### 8.6-1 Besondere Festlegungen für den Fussverkehr

- In den Siedlungsräumen wird zusammen mit den Gemeinden ein qualitativ hochwertiges, durchlässiges und engmaschiges Wegenetz für den Fussverkehr angeboten.
- Den besonderen Anforderungen des Fussverkehrs in den Tourismusorten, insbesondere in der Wintersaison wird gezielt Beachtung geschenkt, um die Qualität der Fusswege zu verbessern.

## 8.7 Fusswegnetze und Massnahmen

Die Massnahmen für den Fussverkehr umfassen einerseits die Ergänzung und Anpassung von Trottoirs entlang von kantonalen Strassen und andererseits die Behebung von Sicherheitsdefiziten. Sie werden im Einzelfall gemäss den folgenden Grundsätzen für die Anordnung von Trottoirs entlang von Kantonsstrassen geprüft:

Kantonsstrasse innerorts: in der Regel beidseitige Trottoirs

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

Zwischen den Siedlungsgebieten bzw. den Gemeinden werden Fusswege entlang der Kantonsstrassen vorgesehen, wenn die Fussverbindungen im Alltagsverkehr eine gewisse Bedeutung aufweisen und die Verkehrsbelastung im motorisierten Verkehr einen Fussgängerschutz bedingt.

Darüber hinaus stellt die Verbesserung der Strassenquerungen eine wichtige Daueraufgabe dar. Im Tourismusedwicklungsraum Ursern bildet die Weiterentwicklung des Fusswegnetzes in der Gemeinde Andermatt eine wichtige Aufgabe.

### Festlegungen

#### 8.7-1 Aufwertung der Strassenquerungen

Die Gestaltung der Strassenquerungen wird in den Siedlungsgebieten verbessert, um die Trennwirkung für den Fussverkehr zu reduzieren. Die Sicherheit wird insbesondere bei der Anordnung von Fussgängerstreifen überprüft.

Federführung: AfT

Beteiligte: Gemeinden

#### 8.7-2 Fussverbindungen zwischen TRA und Dorf Andermatt

Zur Förderung des Zusammenwachsens des TRA mit dem Dorfkern Andermatt sind optimale Fussverbindungen zwischen den lokalen Wegen innerhalb des Tourismusresorts und dem Dorf Andermatt zu planen und zu realisieren. Dabei ist insbesondere die Trennwirkung der Umfahrungsstrasse und der Bahngeleise zu reduzieren.

Federführung: Gemeinde Andermatt

Beteiligte: ASA, MGBahn, ASTRA, Ämter

#### **Erläuterungen**

##### Zu 8.7-1

Die Anordnung und Gestaltung der Strassenquerungen stellt ein wichtiges Element für die Sicherheit der zu Fuss Gehenden dar. Diese werden in den Siedlungsgebieten im Rahmen von Strassensanierungen bearbeitet und hat eine Reduktion der Trennwirkung der Strasse für den Langsamverkehr und die Verbesserung der Querungen als wesentliche Elemente der Aufwertung des Strassenraums zum Ziel. Die spezifischen Massnahmen werden im Einzelprojekt festgelegt. Darüber hinaus wird die Anordnung und Gestaltung von Fussgängerstreifen laufend durch das Aft überprüft.

##### Zu 8.7-2

Im touristischen Regionalzentrum Andermatt besteht ein grosses Bedürfnis nach einem engmaschigen und attraktiven Fusswegnetz für Gäste und Einheimische. Damit ist sicherzustellen, dass das entstehende neue Quartier des TRA und die gewachsene Dorfstruktur zusammenwachsen und ein reger Austausch zwischen den beiden Ortsteilen stattfinden kann.

## 9 Abkürzungsverzeichnis

AfT	Amt für Tiefbau (Kanton Uri)
ARE	Amt für Raumentwicklung (Kanton Uri)
Art.	Artikel
ASA	Andermatt Swiss Alps AG
ASS	Andermatt-Sedrun Sport AG
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUT	Andermatt-Urserntal Tourismus GmbH
AWÖV	Amt für Wirtschaft und Öffentlichen Verkehr (Kanton Uri)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike + Ride
DP	Detailprojekt
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
EC	Eurocity
Ew	Einwohner/innen
FlaMa	Flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeuge
HVZ	Hauptverkehrszeiten
IC	Intercity
Kap.	Kapitel
LV	Langsamverkehr
MGBahn	Matterhorn-Gotthard-Bahn

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds
NEAT	Neue Alpentransversale
NVZ	Normalverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PGVf	Plangenehmigungsverfügung
PP	Parkplätze, Parkfelder
P+R	Park + Ride
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
StrG	Strassengesetz Kanton Uri
SVZ	Spätverkehrszeiten
TRA	Tourismus Resort Andermatt
WOV	West-Ost-Verbindung

## 10 Grundlagenverzeichnis

BUNDESGESETZ über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG). 13. Dezember 2002.

BUNDESGESETZ über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG). 20. März 2009.

JUSTIZDIREKTION, ARE. Kantonaler Richtplan. Anpassung und Fortschreibung (Entwurf). 20. Juni 2018.

JUSTIZDIREKTION, ARE. Kantonaler Richtplan. 24. Mai 2017.

KANTON URI, Regierungsrat. Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland. Synthesebericht. 26. Juni 2018.

KANTON URI, Regierungsrat. Regionales Gesamtverkehrskonzept Mitte. Synthesebericht. 26. Juni 2018.

KANTON URI, Regierungsrat. Regionales Gesamtverkehrskonzept Ursern 2018. Synthesebericht. 26. Juni 2018.

JUSTIZDIREKTION, ARE. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal. 3. Generation. 4. August 2016.

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION. Bericht der Urner Regierung an den Landrat vom 6. Dezember 2016. Verkehrspolitische Standortbestimmung Kanton Uri.

KANTON URI. Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsgesetz) vom 22. September 1996 (RB 50.5111).

KANTON URI. Verordnung zum Verkehrsgesetz vom 4. Juni 1997 (RB 50.5115).

KANTON URI. Strassengesetz (StrG) vom 22. September 2013 (RB 50.111).

KANTON URI. Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 13. Juni 2010, (RB 40.1111).

KANTON URI. Gesetz über Fuss- und Wanderwege vom 27. September 1998 (Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz, KFWG), (RB 50.1161).

KANTON URI, ARE. Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Kanton Uri. Kurzbericht. Amt für Raumentwicklung, Ernst Basler + Partner. 17. Juni 2014.

KANTON URI, Regierungsrat. Regierungsratsbeschluss AlpTransit UBLA, Variantenauswahl, RRB Nr. 2008-568 R-720-12 vom 9. September 2008.

KANTON URI, Regierungsrat. Regierungsratsbeschluss Stellungnahme zu Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, RRB Nr. 2011-174 R-101-11 vom 15. März 2011.

KANTON URI, Regierungsrat. Regierungsratsbeschluss Genehmigung Quartiergestaltungspläne Tourismusresort Andermatt, RRB Nr. 2008-798 R-330-21 vom 16. Dezember 2008.

KANTON URI, Regierungsrat. Strategie Strasse. Amt für Tiefbau. 19. Februar 2008 (in Überarbeitung).

BUNDESAMT FÜR VERKEHR (BAV). Plangenehmigung und Konzession betreffend Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp. 30. Mai 2014.

PLANUNGS- UND INFRASTRUKTURVERTRAG zwischen Einwohnergemeinde Andermatt und Andermatt Alpine Destination Company AG (AADC). 18. Dezember 2008.