

# ÖV-Erschliessung der ländlichen Regionen im Kanton Uri ab Dezember 2021

Bericht

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri

September 2019

---

## **Bearbeitung**

Marc Schneiter

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU/SVI/SIA

Pascal Steinemann

Praktikant / BSc UZH in Geographie

Sabrina Bächtiger

Zeichnerin EFZ in Raumplanung

Maria Andreou

Administration

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## **Auftraggeber**

Christian Raab

Vorsteher Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr

Thomas Aschwanden

Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr

Kanton Uri

Volkswirtschaftsdirektion

Abteilung öffentlicher Verkehr

Klausenstrasse 4

6460 Altdorf

T 041 875 24 07

thomas.aschwanden@ur.ch

www.ur.ch

# Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Auftrag	6
1.3	Perimeter	6
1.4	Fragestellungen	7
<b>2.</b>	<b>Rahmenbedingungen und Ziele</b>	<b>8</b>
2.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	8
2.2	Rahmenbedingungen zum öffentlichen Verkehr	8
2.3	Transportketten	9
2.4	Rahmenbedingungen im regionalen Personenverkehr	9
<b>3.</b>	<b>Beschrieb der aktuellen Situation</b>	<b>11</b>
3.1	Bestehendes Angebot	11
3.2	Charakteristiken der Linien	12
3.3	Fazit	13
<b>4.</b>	<b>Beschrieb der Planungen 2022</b>	<b>14</b>
4.1	Wichtigste Massnahmen aus den rGVKs	14
4.2	Angebotsänderungen mit dem neuen Kantonsbahnhof Altdorf	14
4.3	Neues Angebotskonzept über die Gotthard-Bergstrecke (ab Dezember 2020)	14
<b>5.</b>	<b>Beurteilung</b>	<b>16</b>
5.1	Chancen und Potenziale	16
5.2	Gefahren und Risiken	16
5.3	Wie werden die ländlichen Regionen ab 2022 erschlossen?	17
5.4	Welche alternativen Versorgungsmodelle sind möglich?	18
<b>6.</b>	<b>Handlungsempfehlungen</b>	<b>19</b>
	<b>Abkürzungen</b>	<b>20</b>
	<b>Glossar</b>	<b>21</b>
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>22</b>
	<b>Anhang</b>	<b>23</b>
1.	Anhang 1: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urner Talboden	23
2.	Anhang 2: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Mitte	24
3.	Anhang 3: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urseren	25
4.	Anhang 4: Berechnung der ständigen Bevölkerung im Einzugsgebiet der ländlichen Linien	26

# 0. Zusammenfassung

Der Kanton Uri erhält ab Dezember 2021 mit dem neuen Kantonsbahnhof in Altdorf die Möglichkeit, die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs neu anzupassen. Ausgehend vom aktuell bereits sehr guten Angebot sind nachfolgend die wesentlichen Verbesserungen und Veränderungen zusammengefasst.

## **Welche bahnseitigen Verbesserungen bringt der neue Kantonsbahnhof in Altdorf?**

Ab Dezember 2021 werden mit neu gesicherten, qualitativ besten **Intercity-Zügen zweistündlich schnellste Verbindungen ab dem Kantonsbahnhof Altdorf nach Süden und Norden** angeboten.

Nebst dem S-Bahnverkehr werden die **Intercity- und alle Interregio-Züge regelmässig in Altdorf** halten und den Urner Talboden gegenüber heute noch besser erschliessen. Damit wird es im Urner Talboden künftig mit Flüelen, Altdorf und Erstfeld **drei Bahnhöfe** geben, welche den **Anschluss nach Norden im Halbstundentakt** sichern.

**Weitere Verbesserungen** werden für die Pendlerinnen und Pendler von und nach Zürich anvisiert. In Prüfung dazu sind schnelle und direkte Züge mit wenigen Halten am Morgen und Abend. Dazu sind entsprechende Trassen und das Rollmaterial notwendig. Die Einführung ist aber noch nicht abschliessend geklärt und noch nicht gesichert.

## **Neues Angebotskonzept über die Gotthard-Bergstrecke**

Bereits ab **Dezember 2020** wird die **Südostbahn (SOB)** die Fernverkehrslinie Zürich/Basel – Lugano/Locarno über die Gotthard-Bergstrecke in Zusammenarbeit mit der SBB betreiben. Die stündlichen Verbindungen nach Norden und Süden werden wieder **ohne Umsteigen in Erstfeld** angeboten. Damit werden Altdorf, Flüelen, der Schwyzer Talkessel sowie die Destinationen der Achsen Zug-Zürich und Luzern-Basel ab Göschenen wieder direkt erreichbar sein. Dasselbe gilt in umgekehrter Richtung nach Göschenen. Das heutige Grundangebot von 14 Kurspaaren wird neu auf 16 Kurspaare ausgeweitet. Ein weiterer Ausbau wird angestrebt. Dazu ist eine entsprechende Nachfrageentwicklung notwendig und bedingt ein akzeptables Kosten-/Nutzenverhältnis.

## **Was ändert in den ländlichen Regionen des Kantons Uri?**

Die Verkehrsverbindungen von/nach **Ienthal und Unterschächen (Urigen)** werden neu auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet. Die zeitlichen Lagen der Kurse werden vom Bund, dem Kanton unter Einbezug der Gemeinden bestimmt. Ziel ist es, die lokalen Anschlüsse weiterhin sicherzustellen und die Kurse an die neuen, direkten und schnelleren Verbindungen nach Norden und/oder Süden anzubinden. Die **Gemeinde Bürglen** als Tor zum Schächental erhält neu einen Viertelstundentakt, ebenfalls ausgerichtet auf den neuen Kantonsbahnhof.

Das **Maderanertal und das Obere Reusstal** profitieren indirekt vom Angebotsausbau auf der Schiene. Die Buserschliessung richtet sich auch künftig nach dem nächsten Verkehrsknoten Erstfeld, der mit dem SOB-Fahrplan ab Dezember 2020 aufgewertet wird und über den der Kantonsbahnhof Altdorf mit seinen neuen Anschlüssen (IC/IR/Tellbus/Winkelriedbus und Gotthard Riviera Express) direkt erreichbar ist. Dazu sollen die Bahnersatzleistungen für die Pendlerinnen und Pendler weiter verbessert werden (Verlängerung von und nach Andermatt sowie zusätzliche Kurse).

Mit dem neuen SBB/SOB-Konzept ab Dezember 2020 wird **Göschenen** generell durch die durchgehende Linie nach Norden, insbesondere aber auch in den Randzeiten, besser bedient. Zusätzliche Verbindungen der MGB gewährleisten die Anschlüsse von

und nach **Andermatt**. Die Erschliessung des **Urserntals** erfolgt weiterhin primär über den Bahnhof Göschenen. Zusätzliche halbstündliche Angebote (z.B. Sprinterzüge, Schnellbusse, verlängerte Bahnersatzkurse) werden für die Verbindung zwischen Andermatt-Göschenen und Altdorf angestrebt, sofern die Nachfrage und Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Über den künftig aus fast allen Regionen direkt erreichbaren Bahnhof Altdorf werden neue Verbindungen mit dem Tellbus, dem Winkelried- bzw. Gotthard Riviera Express-Bus und den Regionalbuslinien im Urner Talboden angeboten werden.

### **Welche Rahmenbedingungen sind zu beachten?**

Bei der Konzeption des öffentlichen Verkehrs sind die gesetzlichen Grundlagen und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Der Spielraum, die Linienführungen oder den Angebotsumfang im ländlichen Raum wesentlich zu verändern, ist gering. Der so genannte Kostendeckungsgrad<sup>1</sup> liegt bei den ländlichen Linien im Kanton Uri zwischen 20% und 45% und dürfte sich in den nächsten Jahren wenig ändern. Ein massiver Ausbau des Linienbetriebes ist aus wirtschaftlichen Gründen deshalb kaum möglich. Die Gemeinden können das Angebot als Partner jederzeit mitbestimmen mit entsprechender finanzieller Beteiligung. Durch neue Technologien (insbesondere: automatisiertes Fahren, vereinfachtes Ticketing im öV) sind Veränderungen im Mobilitätsmarkt jedoch absehbar.

<sup>1</sup> Der Kostendeckungsgrad gibt an, wie hoch der Anteil der Erlöse aus dem Ticketverkauf im Verhältnis zu den Gesamtkosten ist. Eine Kostenbeteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten bei Linien des Grundangebotes bedingt unter anderem die Einhaltung einer minimalen Kostendeckung von 10%.

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Am 15. März 2017 reichte Landrat Peter Tresch, Göschenen, mit dem Zweitunterzeichnenden Landrat Georg Simmen, Realp, ein Postulat unter dem Titel «Öffentlicher Verkehr im Kanton Uri heute und morgen auch in den ländlichen Regionen» ein. Der Landrat hat in seiner Sitzung vom 4. Oktober 2017 das Postulat überwiesen mit dem Auftrag, für den langfristigen Horizont Fahrplan 2022 in einem Bericht die zukünftige ÖV-Anbindung der ländlichen Regionen (Hinteres Schächental, Maderanertal, Isenthal, oberes Reusstal und Urserental) aufzuzeigen.

Mit der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf im Dezember 2021 (Fahrplan 2022) wird dieser zur grössten öffentlichen Verkehrsdrehscheibe im Kanton Uri. Die markante Steigerung des bahnseitigen Fernverkehrsangebots mit Schwerpunkt der Halte im Kantonsbahnhof erfordert auch eine Neuausrichtung des regionalen Busverkehrs. In den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) Unterland, Mitte und Urseren und im kantonalen Verkehrsplan sind die künftigen Angebotsgrundsätze für die regionale Erschliessung definiert. 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 ausgelegt wird.

## 1.2 Auftrag

Im Rahmen eines Berichtes ist aufzuzeigen, wie mit der Inverkehrsetzung des neuen Verkehrsknotens in Altdorf die ländlichen Regionen des Kantons Uri erschlossen werden. Ausgangsbasis dazu bildet das neue Buskonzept im Urner Unterland sowie die zukünftigen Fahrplangrundlagen im Schienenverkehr (inkl. Bahnersatzleistungen).

## 1.3 Perimeter

Im Bericht zu thematisieren ist die Bedienung der ländlichen Regionen:

- Isenthal
- Schächental, insbesondere das hintere Schächental
- Maderanertal
- oberes Reusstal
- und das Urserental

Die Gemeinde Seelisberg ist direkt erschlossen über Stans und Treib. Sie ist nicht Gegenstand des Auftrages und wird im Bericht nicht speziell behandelt.

## 1.4 Fragestellungen

Zu klären sind folgende Fragen:

- Welche Rahmenbedingungen sind zu beachten? (Gesetze, Angebotsgrundsätze)
  - Die Rahmenbedingungen werden im Kapitel 2 «Rahmenbedingungen und Ziele» aufgezeigt.
- Wie sind die ländlichen Regionen heute erschlossen?
  - Diese Frage wird im Kapitel 3 «Beschrieb der aktuellen Situation» behandelt.
- Was ändert mit der Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofs in der Erschliessung mit dem öV?
  - Diese Frage wird im Kapitel 4 «Beschrieb der Planungen 2022» thematisiert.
- Wie werden die ländlichen Regionen ab der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Linienführung, Angebotsumfang, Transportketten) erschlossen?
- Welche Verbesserungen sind mit der neuen Erschliessung möglich?
- Welche alternativen Versorgungsmodelle für die Seitentäler sind denkbar («Mitfahrssysteme»)?
- Welche Abstimmungen mit den regionalen Gesamtverkehrskonzepten sind nötig?
  - Die letzten vier Fragen werden im Kapitel 5 «Beurteilung» erörtert

## 2. Rahmenbedingungen und Ziele

Zur Beurteilung von Fragen im Bereich des Verkehrs und der Raumentwicklung sind die Ziele und Rahmenbedingungen zu definieren, was im nachfolgenden Kapitel aufgezeigt wird.

### 2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Wesentliche eidgenössische und kantonale Gesetze und Verordnungen, welche zu beachten sind:

- Personenbeförderungsgesetz PBG, SR 745.1, vom 20. März 2009 (Stand am 1. März 2018).
- Raumplanungsgesetz RPG, SR 700, vom 22. Juni 1979 (Stand am 1. Januar 2018).
- Verordnung über die Personenbeförderung VPB, SR 745.11, vom 4. November 2009 (Stand am 1. Juli 2016).
- *Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ARPV*, SR 745.16, vom 11. November 2009 (Stand am 1. Januar 2016).
- Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (*Verkehrsgesetz*), RB 50.5111, vom 22. September 1996 (Stand am 1. Januar 2008).
- *Verordnung zum Verkehrsgesetz*, RB 50.5115, vom 4. Juni 1997 (Stand am 1. Januar 2008).

### 2.2 Rahmenbedingungen zum öffentlichen Verkehr

Das System des öffentlichen Verkehrs hat wesentliche Eigenheiten und Rahmenbedingungen:

- Linien- und Streckenbindung
- Regionale Koordinationsaufgaben (Transportketten)
- Haltestellen
- Fahrplangebundenheit, Symmetrie- und Umlaufzeiten

Daraus können verschiedene Merkmale abgeleitet werden:

- Bündelung einzelner Nachfrageströme über Haltestellen, Strecken und Linien.
- Systematische Anschlüsse gewährleisten die durchgehende Transportkette, die Fahrplangebundenheit gewährleistet die nötige Zuverlässigkeit.
- Eine möglichst weitgehende Systematisierung vereinfacht die Produktion («Konfektion»).
- Das System insgesamt muss einfach und verständlich sein.

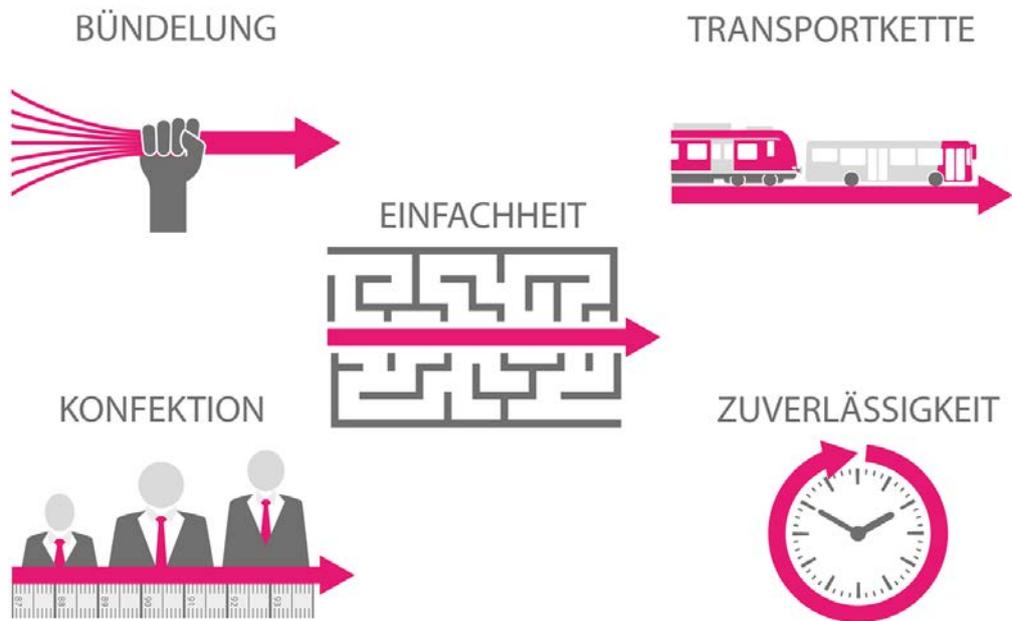


Abbildung 1: Eigenheiten und Rahmenbedingungen des ÖV

Beim System des öffentlichen Verkehrs sind weiter zu berücksichtigen:

- Die Tarif-Bindung<sup>2</sup>
- Das Behindertengleichstellungsgesetz, welches ab 2023 die möglichst autonome Benutzung des ÖV durch behinderte Personen zu gewährleisten hat.

### 2.3 Transportketten

Der Taktfahrplan ermöglicht es, integrale Transportketten zwischen verschiedenen Linien anzubieten. Die Anschlüsse werden in Anschlussknoten gewährleistet. Kommen die verschiedenen Linien kurz vor der Symmetriezeit an, und verlassen einen Anschlussknoten kurz nach der Symmetriezeit, so sind kurze Umsteigezeiten ohne Wartezeiten möglich. Die Symmetriezeit ist in der Schweiz zur Minute .00 definiert. Die Züge des Fernverkehrs gewährleisten Anschlüsse in den grossen Zentren und können in den definierten Trassenlagen nicht verschoben werden. Regionale Linien müssen zwischen die Fahrpläne des Fernverkehrs eingepasst werden.

### 2.4 Rahmenbedingungen im regionalen Personenverkehr

Gemäss den Verordnungen über die Personenbeförderung (VPB) und die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) müssen minimale Anforderungen und Kennzahlen erreicht werden, damit eine Mitfinanzierung der nicht gedeckten Kosten durch den Bund erfolgen kann:

- Die Erschliessungsfunktion muss gegeben sein. Eine Linie muss demnach eine Ortschaft mit mindestens 100 Einwohner mit dem übrigen Netz des öffentlichen Verkehrs verbinden (VPB; Art. 5, Abs. 2).
- Auf dem schwächst belasteten Teilstück einer Linie müssen durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden, damit Bund und Kantone eine Mindesterschliessung von vier Kurspaaren sicherstellen (ARPV; Art. 7, Abs. 2).

<sup>2</sup> In der Konzession werden die Tarife verbindlich geregelt.

- Werden auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. (ARPV; Art. 7, Abs. 3).
- Eine minimale Wirtschaftlichkeit muss gegeben sein (ARPV, Art. 6, Abs. 1).

### 3. Beschreibung der aktuellen Situation

#### 3.1 Bestehendes Angebot

Abbildung 2 unten zeigt die Lage der verschiedenen regionalen Linien des Kantons Uri. Die Tabelle 1 auf der nachfolgenden Seite gibt einen Überblick über die Charakteristiken und die aktuelle Situation der bestehenden regionalen Linien. Angegeben sind die Anzahl Kurspaare, die Anschlüsse, die Funktionen der einzelnen Linien, die Anzahl der beförderten Fahrgäste im Jahr und Angaben zum Kostendeckungsgrad.

Die erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner ausserhalb des Talkessels sind ebenfalls in der Tabelle 1 ausgewiesen, basierend auf einer Berechnung mittels Hektarrasterdaten (BFS, ständige Wohnbevölkerung/ha, 2016, siehe Anhang 4).

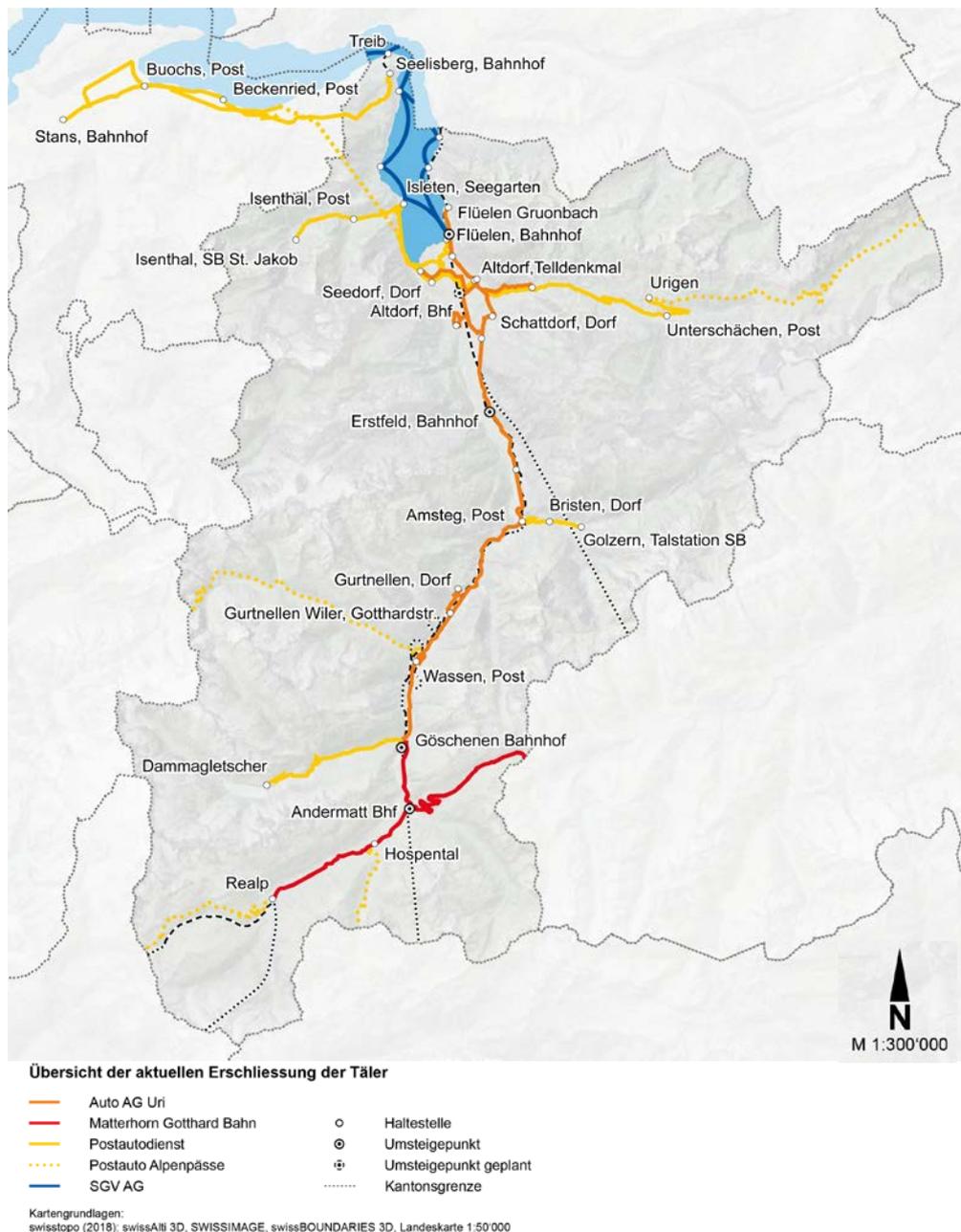


Abbildung 2: Regionale Buslinien im Kanton Uri.

### 3.2 Charakteristiken der Linien im Berichtsperimeter (vgl. Ziff. 1.3)

Linie	Kurspaare Anzahl			Bemerkungen	Anschlüsse	Funktion	Erschlossene EinwohnerInnen (ausserhalb Talkessel)		Fahrgäste/Jahr (Bezugsjahr)	Kostendeckungsgrad (Grössenklasse)
	Mo-Fr	Sa	So				BFS STATPOP 2016 Radius 300m	Radius 500m		
Flüelen–Altdorf–Isenthal ( <i>Isenthal</i> )	6	6	6	täglich	Altdorf Post Altdorf Bahnhof Flüelen Isleten SGV	Grunderschliessung, Schülerverkehr, Tourismus	462	516	64'000 (2017)	20-50%
Flüelen–Unterschächen Unterschächen–Urigen ( <i>Schächental</i> )	11 4	8 4		zusätzliche Kurse an Schultagen und in der Sommer-Saison	Altdorf Kollegium Altdorf Telldenkmal Flüelen	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Tourismus	976	1300	136'000 (2017)	20-50%
Amsteg–Bristen–Golzern ( <i>Maderanertal</i> )	8	9		zusätzliche Kurse in der Sommer-Saison	Amsteg (Erstfeld)	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Tourismus	319	404	41'000 (2017)	20-50%
Altdorf–Amsteg Amsteg–Göschenen ( <i>Oberes Reusstal/ "Bahnersatz"</i> )	36 21	27 20	19 19		(Flüelen, Eggbergen) Altdorf Telldenkmal Altdorf Kollegium Erstfeld Amsteg Göschenen	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Zusatzkurse, Tourismus	2340	2786	1'600'000 (2017)	20-50%
Göschenen–Andermatt Andermatt–Realp ( <i>Urserental</i> )	28 14	28 14	28 14		Göschenen Andermatt	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Tourismus	570	1399	400'000 (2017)	20-50%
Gurntellen Dorf–Gurntellen Wiler	6	6	6		Gurntellen Wiler	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Tourismus			23'700 (2017)	<20%
Göscheneralp	6	6	6	Juni - September	Göschenen Bahnhof	Tourismus			15'000 (2017)	
Seelisberg–Stans	23	18	18		Stans Beckenried Seelisberg	Grunderschliessung, Schüler/Pendler, Tourismus			1'200'000 (2017)	20-50%
Stans–Altdorf ( <i>Winkelried-Bus</i> )	4	0	0	nur Mo–Fr	Stans Zentralbahn Altdorf Telldenkmal	Grunderschliessung, Pendler, Tourismus			29'000 (2017)	20-50%
Stans–Flüelen ( <i>Gotthard Riviera Express</i> )	0	4	4	nur Sa–So	Stans Zentralbahn Flüelen	Tourismus			7'000 (2017)	20-50%
Postauto Zentralalpen Gotthard   Furka   Nufenen   Susten	2-3	2-3	2-3	täglich Juni-September	Göschenen Andermatt	Tourismus			120'000 (2017)	>50%

Tabelle 1: Charakteristiken der Linien

### 3.3 Fazit

Der Kanton Uri verfügt heute über ein gutes regionales öV-Angebot:

- Der Urner Talboden ist über das Bahnnetz von und nach Norden halbstündlich integral sehr gut erschlossen.
- Der Kanton Uri verfügt in Flüelen über zusätzliche hochwertige Zugsanschlüsse nach Zug-Zürich/Luzern-Basel bzw. von und nach Süden (GBT). Der Tellbus als weitere wichtige Pendlerverbindung ergänzt das Angebot von und in den Agglomerationsraum Luzern.
- Die beiden Busunternehmen Auto AG Uri und PostAuto Zentralschweiz treten als Feinverteiler in der Fläche auf und sichern die Transportketten von und zur Bahn. Die Verkehrsdrehscheiben Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Göschenen und Andermatt stellen weiterführende Anschlüsse sicher.
- Im Talboden gibt es ein umfassendes viertelstündliches Angebot, obwohl die Vorgaben im Regionalverkehr ein stündliches, respektive halbstündliches Angebot vorsehen.
- Das Obere Reusstal hat mit 21, respektive bis Amsteg mit 36 Kurspaaren für eine regionale Linie ein sehr gutes Angebot.
- Das Urserntal wird über die Verkehrsdrehscheibe Andermatt stündlich und integral West-Ost sowie von und nach Norden direkt erschlossen. Weitere Ausbauten mit zusätzlichen Angeboten sind mit der Entwicklung im Gotthardraum absehbar und realistisch.
- Die Gemeinden im Schächental profitieren trotz ihrer Grössen und Nachfragepotenziale von 12 Verbindungen pro Tag. Diese basieren auf Pendlerverbindungen, Schülertransporten und dem ergänzenden nicht unwesentlichen Freizeitverkehr.
- Das Isenthal und das Maderanertal verfügen über ein nachfrageorientiertes Grundangebot, welches angesichts der aktuellen Nachfrage und der abschätzbaren Frequenzen kaum ausgebaut werden kann.
- Im interkantonalen Benchmark ist erkennbar, dass die Leistungen der Auto AG Uri sehr gut abschneiden.
- Der minimal nötige Kostendeckungsgrad wird bei der Linie nach Gurtellen Dorf nur knapp erreicht.
- Der Ausbau von Verkehrslinien ist grundsätzlich möglich, bedingt jedoch eine steigende Nachfrage mit entsprechender Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit. Weitere Bedingung ist die Bereitschaft für eine Mitbestellung und Mitfinanzierung durch die einzelnen Gemeinden.
- Die Auto AG Uri wurde im Rahmen der aktuellen Kundenzufriedenheitsumfrage (Herbst 2018) als bestbewertete Transportunternehmung der Zentralschweiz ausgezeichnet.

## 4. Beschrieb der Planungen 2022

Die relevanten aktuellen Planungsgrundlagen im Kanton Uri sind:

- Kantonaler Richtplan,
- rGVK Urner Unterland, Mitte und Urseren (2018), (Verkehrsplan (2019));
- Konzeption Liniennetz Urner Talboden, 2018

### 4.1 Wichtigste Massnahmen aus den rGVKs

In den drei regionalen Gesamtverkehrskonzepten und im Verkehrsplan sind die Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr definiert (Übersicht ganzer Kanton siehe Verkehrsplan, respektive Auszug siehe Anhang).

Die in diesem Bericht zu untersuchenden Linien erschliessen Siedlungen, welche den Raumtypen 4 und 5 zugeordnet werden. Einzig Andermatt wird dem Raumtyp 3 zugeteilt. Die minimale Angebotsdichte in den Normal-/Hauptverkehrszeiten je nach Raumtyp wird im Verkehrsplan wie folgt definiert:

- Raumtyp 3:  
30-Minuten-Takt
- Raumtyp 4:  
Stundentakt, evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten
- Raumtyp 5:  
Nachfrageabhängig

Ein Angebotsausbau ist nur möglich, wenn die entsprechende Nachfrage vorhanden oder die Finanzierung möglich ist.

Weiter ist als wichtige Zielsetzung der Ausbau des Kantonsbahnhofs Altdorf zum zentralen Verkehrsknoten- und Umsteigepunkt definiert.

### 4.2 Angebotsänderungen mit dem neuen Kantonsbahnhof Altdorf

Ab Dezember 2021 werden nebst dem S-Bahn-Verkehr zweistündlich Intercity-Züge (insgesamt acht Kurspaare) und alle Interregio-Züge regelmässig in Altdorf halten und den Urner Talboden gegenüber heute deutlich besser erschliessen. Damit wird es im Urner Talboden künftig mit Flüelen, Altdorf und Erstfeld drei Bahnhöfe geben, welche den Anschluss nach Norden im Halbstundentakt sichern. In Richtung Süden werden neue, zweistündliche, schnelle IC-Verbindungen über den Bahnhof Altdorf (via Basistunnel) angeboten.

Einzelne zusätzliche Intercity-ähnliche Sprinter-Züge mit nur wenigen Halten sind in den Hauptverkehrszeiten in Prüfung, die Aufnahme eines solchen Angebotes ist aber noch nicht abschliessend geklärt und wird noch verhandelt.

### 4.3 Neues Angebotskonzept über die Gotthard-Bergstrecke (ab Dezember 2020)

Das Angebot über die Bergstrecke wird bereits ab Dezember 2020 im Rahmen einer neuen Angebotsplanung (SBB/SOB-Konzept) verbessert: Die stündlichen Verbindungen werden wieder ohne Umsteigen in Erstfeld angeboten. Zudem soll das Angebot in den Randstunden am frühen Morgen und abends weiter ausgebaut werden. Im aktuellen Fahrplankonzept sind neu 16 statt 14 Kurspaare vorgesehen. Der Angebotsumfang ist zurzeit noch provisorisch und in Prüfung. Ab Göschenen werden Altdorf, Flüelen, der Schwyzer Talkessel sowie die Destinationen der Achsen Zug-Zürich und Luzern-Basel wieder direkt und ohne Umsteigen in Erstfeld erreichbar sein.

### Haltpolitik im Korridor Gotthard öV Angebot 2022 (ab Dezember 2021)

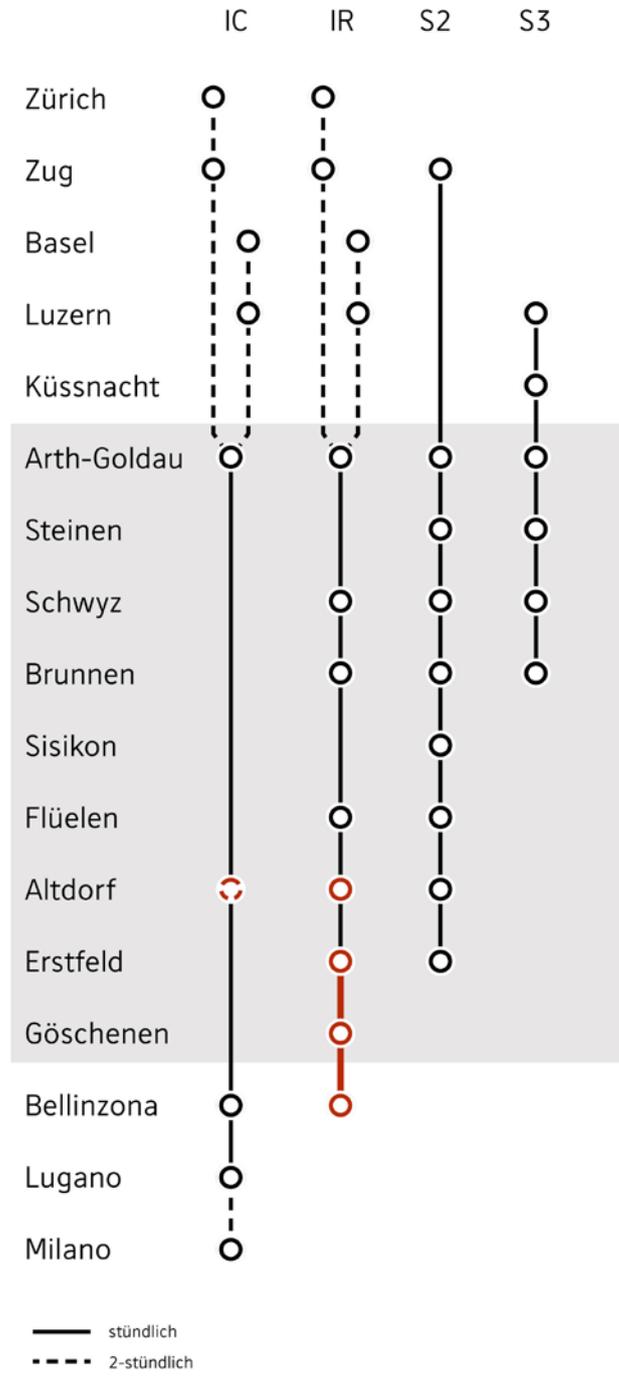


Abbildung 3: Haltpolitik der Züge im Korridor Gotthard zwischen Arth-Goldau und Gotthard. Der IR hält neu in Altdorf und fährt wieder direkt über die Bergstrecke, der IC wird alle zwei Stunden in Altdorf halten.

## 5. Beurteilung

Was ändert mit der Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofs in der Erschliessung mit dem öV?

- Neu gibt es systematische IC-Halte alle zwei Stunden in Altdorf. Die Fahrlage dieser Züge wird abgeleitet aus den Knoten Zürich / Basel und Mailand. Der Halt in Altdorf wird ca. zur Minute .51/.52 (nach Norden), respektive .07/.08 (nach Süden) möglich sein.
- Wie bisher fahren Interregio (IR) und S2 nach Norden, als jeweils stündliches Angebot. Die beiden Züge sind eine halbe Stunde zueinander versetzt, womit ein regelmässiges, halbstündliches Angebot ab dem Urner Talboden nach Norden erreicht wird. Der zusätzliche Halt aller Interregiozüge in Altdorf bereits ab Fahrplan 2021 verbessert die Erreichbarkeit des Talbodens deutlich.
- Die Gotthard Bergstrecke wird mit den durchgehenden IR-Zügen ab Dez. 2020 wieder direkt bedient. Nach Süden wird der IR damit wie vor der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wieder ohne Umsteigen in Erstfeld nach Göschenen über die Gotthard-Bergstrecke weitergeführt.
- Das revidierte Angebot über die Bergstrecke sieht neu 16 Kurspaare vor. Weitere Ausbauten werden angestrebt.
- Der Tellbus, der Winkelriedbus und der Gotthard Riviera Express werden neu über den neuen Autobahn-Halbanschluss Altdorf Süd direkt zum Kantonsbahnhof Altdorf (Bushof West) geführt.
- Mittels neuer Park- & Rideanlagen auf der West- und Ostseite im Kantonsbahnhof entstehen neue attraktive Zugänge zum öffentlichen Verkehr.

### 5.1 Chancen und Potenziale

Die oben beschriebenen Änderungen verbessern das heute schon gute Angebot deutlich. Einzelne weitere Veränderungen könnten das Angebot zusätzlich verbessern:

- Zusätzliche direkte und schnelle Angebote zwischen Uri und dem Raum Zürich in den Hauptverkehrszeiten oder in den Nachfragezeiten des touristischen Verkehrs.
- Angebotsverbesserungen der Bahnersatzkurse ins Urner Oberland mit Prüfung von Fernbus- und Schnellbusangeboten vom unteren Reusstal nach Andermatt.
- Die Verkehrslinien im Urner Talboden werden neu auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet. Die Kundinnen und Kunden profitieren damit von schnelleren, direkteren und zusätzlichen Verbindungen gegenüber heute.
- Einführung neuer Technologien durch Digitalisierung, Automatisierung, Shared Mobility etc.: Insbesondere der Zugang zu Informationen und gegenüber heute ein einfacheres Ticketing sollen die Schwelle zum "System ÖV" deutlich senken. Die Attraktivität des ÖV-Systems kann dadurch gesteigert werden.
- Alternative Betriebsformen wie z.B. «Taxito»: Ergänzung des öV insbesondere in Nebenverkehrszeiten im ländlichen Raum.
- Nebennutzungen an den Umsteigeknoten und dadurch Verkürzung nötiger Umsteigezeiten.

### 5.2 Gefahren und Risiken

Mögliche Gefahren und Risiken sind:

- Finanzierung
  - des ausgebauten Busliniennetzes
  - von neuen Infrastrukturen und notwendigen Umbauten (BehiG)

### 5.3 Wie werden die ländlichen Regionen ab 2022 erschlossen?

Die Verkehrsverbindungen von/nach Isenthal und Unterschächen (Urigen) werden neu auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet. Die zeitlichen Lagen der Kurse werden in Abstimmung Kanton und den Gemeinden festgelegt. Ziel ist es, die lokalen Anschlüsse weiterhin sicherzustellen und die Kurse an die neuen, direkten und schnelleren Verbindungen nach Norden und/oder Süden anzubinden.

Das Maderanertal und das Obere Reusstal profitieren indirekt vom Angebotsausbau auf der Schiene. Die Buserschliessung richtet sich auch künftig nach dem nächsten Verkehrsknoten Erstfeld, der mit dem SOB-Fahrplan ab Dezember 2020 aufgewertet wird und über den der Kantonsbahnhof Altdorf mit seinen neuen Anschlüssen (IC/IR/Tellbus/Winkelriedbus/Gotthard Riviera Express) direkt erreichbar ist.

Mit dem neuen SBB/SOB-Konzept ab Dezember 2020 wird Göschenen generell durch die durchgehende Linie nach Norden, insbesondere aber auch in den Randzeiten, besser bedient. Zusätzliche Verbindungen der MGB gewährleisten die Anschlüsse von und nach Andermatt. Die Erschliessung des Urserntals erfolgt weiterhin primär über den Bahnhof Göschenen. Zusätzliche halbstündliche Angebote (z.B. Sprinterzüge, Schnellbusse, verlängerte Bahnersatzkurse) werden für die Verbindung zwischen Andermatt-Göschenen und Altdorf angestrebt, sofern die Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Über den künftig aus fast allen Regionen direkt erreichbaren Bahnhof Altdorf werden neue Verbindungen mit dem Tellbus, dem Winkelriedbus, dem Gotthard Riviera Express und den Regionalbuslinien im Urner Talboden angeboten werden.

Neue Anschlüsse an IC Züge, an den Tellbus und an die Buslinien im Urner Unterland sind prüfbar. Im Rahmen von Fahrplanprojekten müssen aber die Auswirkungen von veränderten Fahrlagen einzelner Kurse abgeschätzt werden, insbesondere die Auswirkungen auf den Schülerverkehr und Auswirkungen auf bestehende Verbindungen, welche allenfalls verloren gehen.

Ein genereller Angebotsausbau des ÖV-Linienbetriebs in den ländlich geprägten Gebieten (mehr Linien, engerer Fahrplan) ist infolge des bereits hohen Erschliessungsgrads, aber auch wegen der begrenzten Nachfrage und der tiefen Wirtschaftlichkeit wenig realistisch. Zusätzliche Angebote müssten der Kanton und die Gemeinden alleine finanzieren (keine Bundesbeteiligung).

#### 5.4 Welche alternativen Versorgungsmodelle sind möglich?

Durch technologische Entwicklungen gibt es eine zunehmende Transparenz über mögliche Angebote. Auch veränderte Nachfrageströme und Verhaltensmuster werden absehbar. Automatisierte Betriebsformen sind gemäss aktuellen Studien in ländlichen Gebieten erst längerfristig zu erwarten. Bereits möglich sind aber Mitfahrssysteme wie z.B. «Taxito».

##### Wie funktioniert Taxito?

Der Fahrgast stellt sich bei einer Taxito Tafel auf und kommuniziert per Handy seinen Fahrwunsch ans System. Das System aktiviert den Fahrwunsch des Fahrgastes auf der Tafel. Jeder vorbeifahrende Automobilist sieht nun, dass die wartende Person dem System bekannt ist und wohin sie will. Er kann anhalten und den Fahrgast an den gewünschten Ort bringen. Der Fahrgast quittiert die Vermittlung mit der Übermittlung der Autonummer ans System (MMS oder durch Antwort-SMS). Das System speichert die Informationen zu Fahrer, Fahrgast und gefahrener Strecke und tätigt das Inkasso und die Gutschrift des Fahrpreises. Taxito wurde im Raum Willisau erfolgreich getestet und inzwischen eingeführt.



Abbildung 4: Mit Taxito wird der Fahrwunsch einer Person per Handy ins System eingegeben. Die Vermittlung einer Fahrt wird über die Autonummer quittiert.

## 6. Handlungsempfehlungen

Von hoher Bedeutung ist der Erhalt der Gotthard-Bergstrecke. Deshalb müssen die bestehenden Umsteigeknoten Erstfeld und Göschenen gesichert werden, damit die Umsteigebeziehungen südlich von Altdorf in die ländlichen Regionen des Urner Oberlands und des Urserentals nicht geschwächt werden.

Zusätzliche und alternative Möglichkeiten von schnellen und direkten Verbindungen in und aus dem Entwicklungsraum Andermatt/Urserental (z.B. Sprinterzüge, Schnellbusse, verlängerte Bahnersatzkurse) sollten – insbesondere für nachfragestarke Zeiten – laufend geprüft werden.

In den Seitentälern mit eingeschränktem ÖV-Angebot ist die Einführung ergänzender oder alternativer Betriebsformen, wie z.B. «Taxito», prüfenswert.

Die Umsteigebahnhöfe Flüelen, Altdorf, Erstfeld, Göschenen und Andermatt sollten qualitativ weiterentwickelt werden, damit sie ihre Funktion als «Mobilitätshubs»<sup>3</sup> oder «multimodale Umsteigeknoten» wahrnehmen können.

Die konkreten Fahrplanprojekte für die Angebotsentwicklung der regionalen Linien müssen frühzeitig ab 2019 in Angriff genommen werden, um eine fristgerechte Umsetzung per Fahrplanwechsel 2020 (SOB/SBB-Konzept) und 2021 (Inbetriebnahme Kantonsbahnhof Altdorf) zu erreichen.

<sup>3</sup> Orte, die verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices räumlich zusammenbringen

# Abkürzungen

AAGU	Auto AG Uri
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des Regionalen Personenverkehrs
BehiG	Behindertengleichstellungs-Gesetz
BFS	Bundesamt für Statistik
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
IC	Intercity-Zug
IR	Interregio-Zug
MGB	Matterhorn Gotthard Bahn
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Urner Rechtsbuch
rGVK	regionales Gesamtverkehrskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Regionaler Personenverkehr
S2, S3	S-Bahnzug Linie 2, S-Bahnzug Linie 3
SGV	Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee
SR	Systematische Rechtssammlung (des Bundesrechts)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SOB	Südostbahn
VPB	Verordnung über die Personenbeförderung

# Glossar

Abgeltung im regionalen Personenverkehr	Die Abgeltung ist die Entschädigung der ungedeckten Kosten eines bestellten Leistungsangebotes im Bereich des regionalen Personenverkehrs. Die Abgeltung an die Transportunternehmen richtet sich nach den ungedeckten Kosten aufgrund einer verbindlichen Offerte mit Planrechnung. Nach dem erfolgten Bestellverfahren wird der Abgeltungsbetrag für das bestellte Verkehrsangebot in einer Angebotsvereinbarung festgehalten. Bund und Kantone gelten den Transportunternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs ab. (Quelle: BAV Glossar)
Grundangebot	Im Grundangebot werden die abgeltungsberechtigten Regionalverkehrslinien und die Taktdichte jeder Linie definiert, gestützt auf die gesetzlichen Grundlagen.
Kostendeckungsgrad	Der Kostendeckungsgrad gibt an, welchen Anteil die Gesamtkosten im Verhältnis zu seinen Umsatzerlösen erreichen.
Kurspaar	Hin- und Rückfahrt eines Linienkurses. Jede Fahrt erfordert eine Rückfahrt. Kann die Rückfahrt nicht im Fahrplan aufgenommen werden, ist eine Leerfahrt erforderlich.
Linie	Alle durchgehenden Fahrten von Kursen mit gleichem Anfangs- und Endpunkt, einschliesslich Verstärkungs-, Früh- und Spätkursen auf Teillinien; als Anfangs- und Endpunkt gelten auch Knotenpunkte und Punkte, an denen die Erschliessungsfunktion ändert; Linien auf derselben Strecke, aber mit unterschiedlichen Erschliessungsfunktionen gelten als verschiedene Linien. (Definition nach ARPV.)
Mobilitätshubs	Intermodale Schnittstellen erlauben das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsarten.
Ortsverkehr	Als Ortsverkehr gelten Angebote innerhalb einer Ortschaft, welche der Feinerschliessung dienen. Angebote des Ortsverkehrs (z. B. Citybus Altdorf, Dorfbus Andermatt/ Gemstock-Express) sind gemäss Personenbeförderungsgesetz von Bundesleistungen ausgeschlossen. Der Kanton Uri beteiligt sich mit bis zu 50% an den ungedeckten Kosten, wenn eine Gemeinde Leistungen im Ortsverkehr bestellt.
Regionaler Personenverkehr (RPV)	Als regionaler Personenverkehr gilt Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen (Definition nach ARPV)
Symmetriezeit	Die Symmetriezeit definiert jene Minute, in welcher bei Taktfahrplänen die Fahrzeuge beider Richtungen einer Linie sich begegnen. Umsteigezeiten zwischen Linien mit identischen Symmetrieminuten sind stets in beiden Richtungen gleich.
Touristischer Verkehr	Der touristische Verkehr, welcher ausschliesslich touristischen Zwecken dient, ist nicht abgeltungsberechtigt.
Transportkette	Die technische und organisatorische Verknüpfung von Beförderungsvorgängen; Regionalbusse gewähren Anschluss von Regional- und Schnellzügen, idealerweise in Anschlussknoten mit minimalen Umsteigezeiten zwischen allen Richtungen.

# Quellenverzeichnis

Postulat Peter Tresch, Göschenen, Nr. 2017-518

Personenbeförderungsgesetz PBG, vom 20. März 2009 (Stand am 1. März 2018)

Richtplan des Kantons Uri

Raumkonzept des Kantons Uri, 2011

Regionale Gesamtverkehrskonzepte (rGVK):

- rGVK Unterland
- rGVK Mitte
- rGVK Urseren

Kantonaler Verkehrsplan (in Erarbeitung)

Urner Talboden, Koordination der öV Linien auf Kantons- und Gemeindestrassen, Bericht in zwei Teilen, IBV Hüsler AG, inkl. Netzgrafik 2020, 16. März 2017

Fahrplan Uri 2018, Aktuelles Angebot des öV

Was bringt das Tourismusresort Andermatt für Uri? Potenzialabschätzung, VD Kanton Uri, 2017

Wirtschaftliche Entwicklung im Urserental, Urner Kantonalbank, 2017

Verkehrsgesetz des Kantons Uri RB 50.5111

Raumkonzept Schweiz, 2012

# Anhang

## 1. Anhang 1: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urner Talboden

Raumtyp	1	2	3	4	5
Beschrieb	Geschlossener Siedlungskörper im Talboden	Grössere, äussere Siedlungen mit über 2'500 Ew*	Mittlere Siedlungen (1'500-2'500 Ew.)	Kleinere Siedlungen (300-1'500 Ew.)	Kleine Siedlungen (100-300 Ew.) oder reine Industrie-/ Gewerbegebiete in Randlage
Siedlungen <sup>4</sup>	Altdorf, Bürglen, Flüelen, Schattdorf	Erstfeld	Attinghausen, Seedorf	Isenthal, Seelisberg, Sisikon, Spiringen, Unterschächen	Bauen, Haldi, Urnerboden
<b>Normal- / Hauptverkehrszeiten</b> (NVZ/HVZ) (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt	60' Takt <sup>1</sup>	nachfrageabhängig <sup>2</sup>
<b>Spätverkehrszeiten</b> (SVZ) (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>3</sup>	nachfrageabhängig <sup>3</sup>
<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>3</sup>	nachfrageabhängig <sup>3</sup>

<sup>1</sup> Evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen; Überprüfung im Einzelfall.

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

<sup>3</sup> Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten

<sup>4</sup> Bei den aufgeführten Gemeinden gilt das Angebot für das Hauptsiedlungsgebiet. Davon abgetrennte Siedlungen (Fraktionen) werden separat eingeordnet.

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

Abbildung 5: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urner Talboden

## 2. Anhang 2: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Mitte

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

<sup>1</sup> Evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen; Überprüfung im Einzelfall.

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

<sup>3</sup> Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten.

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

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

Abbildung 6: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Mitte

### 3. Anhang 3: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urseren

Raumtyp	1	2	3	4	5
Beschrieb	Geschlossener Siedlungskörper im Talboden	Grössere, äussere Siedlungen mit über 2'500 Ew*	Mittlere Siedlungen (1'500-2'500 Ew.)	Kleinere Siedlungen (300-1'500 Ew.)	Kleine Siedlungen (100-300 Ew.) oder reine Industrie-/Gewerbegebiete in Randlage
Siedlungen (Gemeinde-Fraktionen)	-	-	Andermatt	Göschenen	Hospental Realp
<b>Normal- / Hauptverkehrszeiten</b> (NVZ/HVZ) (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt bzw. 2 Verbindungen / Std.	60' Takt <sup>1</sup>	nachfrageabhängig <sup>2</sup> Ausnahme: MGBahn: 60'
<b>Spätverkehrszeiten</b> (SVZ) (20 - 24 Uhr)	30' Takt	30' Takt	Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig <sup>3</sup> Ausnahmen: Erstfeld bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig <sup>3</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*: 30' bzw. 2 Verb./Std. SVZ, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig <sup>3</sup> Ausnahmen: Erstfeld bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz) Göschenen-A'matt, 20-23 Uhr: 60'	nachfrageabhängig <sup>3</sup> Ausnahme: MGBahn, bis 21 Uhr: 60'

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

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

<sup>3</sup> Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten.

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

Abbildung 7: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr gemäss rGVK Urseren

**4. Anhang 4: Berechnung der ständigen Bevölkerung im Einzugsgebiet der ländlichen Linien**

**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**