

# Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland



## Synthesebericht

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Kanton Uri, Regierungsrat  
6460 Altdorf

### **Bearbeitung**

S-ce consulting AG  
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

Genehmigungsvermerk: vom Regierungsrat genehmigt am 26. Juni 2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Inhalt und Abgrenzung .....</b>	<b>7</b>
1.1	Einleitung .....	7
1.2	Aufgabe gemäss Strassengesetz .....	7
1.3	Aufbau und Gliederung.....	7
1.4	Inhaltliche Abgrenzungen .....	9
1.5	Perimeter Unterland.....	10
<b>2</b>	<b>Vorgehen und Grundlagen.....</b>	<b>11</b>
2.1	Vorgehen .....	11
2.2	Grundlagen .....	11
<b>3</b>	<b>Raumentwicklung gemäss kantonalem Richtplan .....</b>	<b>12</b>
3.1	Grundsätze.....	12
3.2	Raumstruktur.....	12
3.3	Raumkonzept.....	13
3.4	Entwicklungsschwerpunkte .....	14
3.5	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose .....	14
3.5.1	Bevölkerungsprognose .....	14
3.5.2	Beschäftigtenprognose.....	14
<b>4</b>	<b>Mobilitätsentwicklung.....</b>	<b>15</b>
4.1	Motorisierter Individualverkehr .....	15
4.1.1	Ausgangslage .....	15
4.1.2	Zukünftige Entwicklung .....	15
4.2	Öffentlicher Verkehr .....	16
4.2.1	Ausgangslage .....	16
4.2.2	Zukünftige Entwicklung .....	16
4.3	Langsamverkehr.....	17
4.3.1	Ausgangslage.....	17
4.3.2	Zukünftige Entwicklung .....	17
<b>5</b>	<b>Ziele und Handlungsbedarf Mobilität .....</b>	<b>18</b>
5.1	Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten .....	18
5.2	Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems .....	18
5.2.1	Ziele für den Talboden.....	18
5.2.2	Ziele für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden.....	18
5.3	Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems .....	19
5.3.1	Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems im Talboden .....	19
5.3.2	Handlungsbedarf für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden.....	19
<b>6</b>	<b>Strategien .....</b>	<b>20</b>
6.1	Gesamtstrategien .....	20
6.2	Teilstrategien öffentlicher Verkehr.....	20
6.2.1	Übersicht .....	20
6.2.2	Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung .....	20

6.3	Teilstrategien Motorisierter Individualverkehr .....	22
6.4	Teilstrategien Langsamverkehr .....	22
6.4.1	Abgrenzung .....	22
6.4.2	Veloverkehr .....	23
6.4.3	Fussverkehr .....	23
<b>7</b>	<b>ÖV-Netz und Massnahmen .....</b>	<b>24</b>
7.1	ÖV-Netz Urner Unterland .....	24
7.2	Massnahmen ÖV.....	27
<b>8</b>	<b>Strassennetz und Massnahmen .....</b>	<b>30</b>
8.1	Kantonales Strassennetz .....	30
8.2	Massnahmen im Strassennetz .....	33
<b>9</b>	<b>Langsamverkehrsnetze und Massnahmen .....</b>	<b>35</b>
9.1	Veloroutennetz .....	35
9.2	Massnahmen für den Veloverkehr .....	38
9.3	Fusswegnetze .....	40
9.4	Massnahmen für den Fussverkehr.....	40
<b>10</b>	<b>Gesamtmassnahmen .....</b>	<b>41</b>
<b>11</b>	<b>Wirkung des rGVK .....</b>	<b>42</b>
11.1	Gesamtwirkung des rGVK für den Talboden.....	42
11.2	Spezifischer Nutzen der WOV .....	43
11.3	Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes .....	43
<b>12</b>	<b>Umsetzung.....</b>	<b>45</b>
<b>Anhang</b>	<b>.....</b>	<b>46</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri	8
Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans	9
Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Unterland	10
Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Urner Unterland	13
Abbildung 5: Fahrzeitverluste im ÖV zur Spitzenstunde	16
Abbildung 6: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr	21
Abbildung 7: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Urner Unterland	25
Abbildung 9: Kantonales Strassennetz Talboden und Schächental (Entwicklungsziel)	31
Abbildung 10: Kantonales Strassennetz, nördliche Seegemeinden und Isenthal (Entwicklungsziel)	32
Abbildung 11: Kantonale Velorouten im Talboden und im Schächental (Entwicklungsziel)	36
Abbildung 12: Kantonale Velorouten, nördliche Seegemeinden und Isenthal	37

## 0 Zusammenfassung

Im Juli 2011 hat der Regierungsrat das erste regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Unteres Reusstal verabschiedet. Darin wurden Massnahmen vorgeschlagen, um das gesamte Verkehrssystem in geeigneter Form weiter zu entwickeln, damit die beabsichtigte, nachhaltige Raumentwicklung gemäss Richtplan im unteren Reusstal möglich wird. In der Zwischenzeit wurde die Umsetzung für die Kernelemente, insbesondere die neue West-Ost-Verbindung (WOV), den Halbanschluss A2 Altdorf Süd und den ESP Urner Talboden mit dem Kantonsbahnhof Altdorf an die Hand genommen, sodass eine Aktualisierung des rGVK angezeigt ist.

Zudem sieht das neue Strassengesetz des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, vor, dass ein kantonaler Verkehrsplan zu erarbeiten ist. Der Inhalt des Verkehrsplans entspricht weitgehend demjenigen des rGVK. Die Baudirektion hat deshalb beschlossen, den Verkehrsplan für den ganzen Kanton in Form von drei rGVKs zu erarbeiten. Neu wird der Talboden zusammen mit den Seitentälern und den nördlichen Seegemeinden im rGVK Unterland behandelt.

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

Aus den Strategien werden die kantonalen Verkehrsnetze abgeleitet und abgebildet. Für den öffentlichen Verkehr wird das neue Buskonzept definiert, das auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet ist und mit dessen Inbetriebnahme (2021/22) umgesetzt sein soll. Das kantonale Strassennetz wird nach den Funktionen der Strassen für den motorisierten Individualverkehr gegliedert und unter Berücksichtigung der WOV im Talboden angepasst. Das Netz der kantonalen Velorouten wird einheitlich hergeleitet und erstmals festgelegt. Es ist unterteilt in kantonale Haupt- und Nebenvelorouten.

Für alle Verkehrsträger enthält das rGVK Massnahmen, die notwendig sind, um den Zielzustand eines verbesserten und koordinierten Gesamtverkehrssystems zu erreichen, das mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt ist. Insgesamt werden 59 Massnahmen und Massnahmenbündel aufgeführt, wovon 14 den ÖV, 14 den MIV, 28 den Langsamverkehr und 3 das Mobilitätsmanagement betreffen.

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

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

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



## 1 Inhalt und Abgrenzung

### 1.1 Einleitung

Im Juli 2011 hat der Regierungsrat das erste regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Unteres Reusstal verabschiedet. Dieses erste rGVK hat Massnahmen vorgeschlagen, um die bestehenden Verkehrsprobleme zu lösen und um das gesamte Verkehrssystem in geeigneter Form weiter zu entwickeln, damit die beabsichtigte Raumentwicklung gemäss Richtplan im unteren Reusstal möglich wird. Für die angestrebten strukturellen Entwicklungen, insbesondere den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Urner Talboden rund um den Bahnhof Altdorf wurden neue Lösungen aufgezeigt, welche auf die geplanten, grundlegenden Veränderungen der räumlichen Strukturen abgestimmt sind.

Als Kernelement für den MIV wurde die neue West-Ost-Verbindung (WOV) definiert und aufgezeigt, dass es diese neue Strassenachse braucht, um den Verkehr in den Siedlungsgebieten des Talbodens entscheidend zu reduzieren. Ergänzend gehören der Halbinschluss Altdorf im Bereich Wysshus/Attinghausen und flankierende Massnahmen auf den Strassen im Siedlungsgebiet dazu, um die Verkehrsbelastung sicherzustellen.

Im öffentlichen Verkehr bildet der Kantonsbahnhof Altdorf das Schlüsselement, der den Mittelpunkt des ESP Urner Talboden bildet und der eine Neuausrichtung des Busnetzes bedingt.

In der Zwischenzeit hat das Urner Stimmvolk der Realisierung der WOV zugestimmt. Weiter hat das ASTRA zugesagt, den Halbinschluss Altdorf gleichzeitig mit der WOV zu realisieren, und das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die SBB haben dem Kantonsbahnhof Altdorf zugestimmt. Die wesentlichen Weichenstellungen, die im rGVK Unteres Reusstal als notwendige Massnahmen aufgezeigt worden waren, sind somit beschlossen worden. Es ist deshalb angezeigt, eine Konkretisierung der weiteren Massnahmen auf gesicherterer Basis vorzunehmen und gleichzeitig die neuen gesetzlichen Anforderungen, die sich mit Inkrafttreten des neuen kantonalen Strassengesetzes ergeben haben, zu berücksichtigen.

### 1.2 Aufgabe gemäss Strassengesetz

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

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

<sup>2</sup> *Der Verkehrsplan enthält insbesondere Aussagen über:*

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

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

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

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

### 1.3 Aufbau und Gliederung

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

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

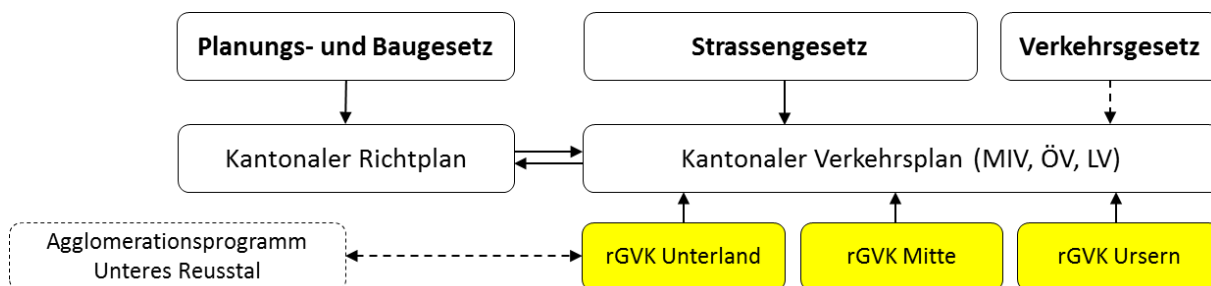


Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri

Der Bund hat 2004 einen Agglomerationsfonds eingeführt, aus dem Verkehrsprojekte in den einzelnen Agglomerationen Beiträge erhalten, wenn sie zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems beitragen. Neu werden die Beiträge aus dem Nationalstrassen und Agglomerationsfonds (NAF) gespiesen. Die Gemeinden im unteren Reusstal bilden gemäss der neuen Definition des Bundesamts für Statistik eine Agglomeration, so dass für die sogenannte dritte Generation ein Agglomerationsprogramm unter Federführung des Amtes für Raumentwicklung erarbeitet werden konnte. Das Agglomerationsprogramm wurde Ende September 2016 an den Bund eingereicht. Aufgrund der Prüfung der Unterlagen hat das Bundesamt für Raumentwicklung eine Mitfinanzierung des Programms durch den NAF in Aussicht gestellt. Voraussichtlich im Herbst 2018 wird das Parlament über die Beiträge für die Programmperiode 2019-2022 entscheiden. An die bewilligten Projekte werden voraussichtlich Beiträge von 30-40 % der Kostenschätzung gesprochen. Die restlichen Kosten (60-70%) müssen vom Kanton und ggf. den beteiligten Gemeinden finanziert werden.

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

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

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

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

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



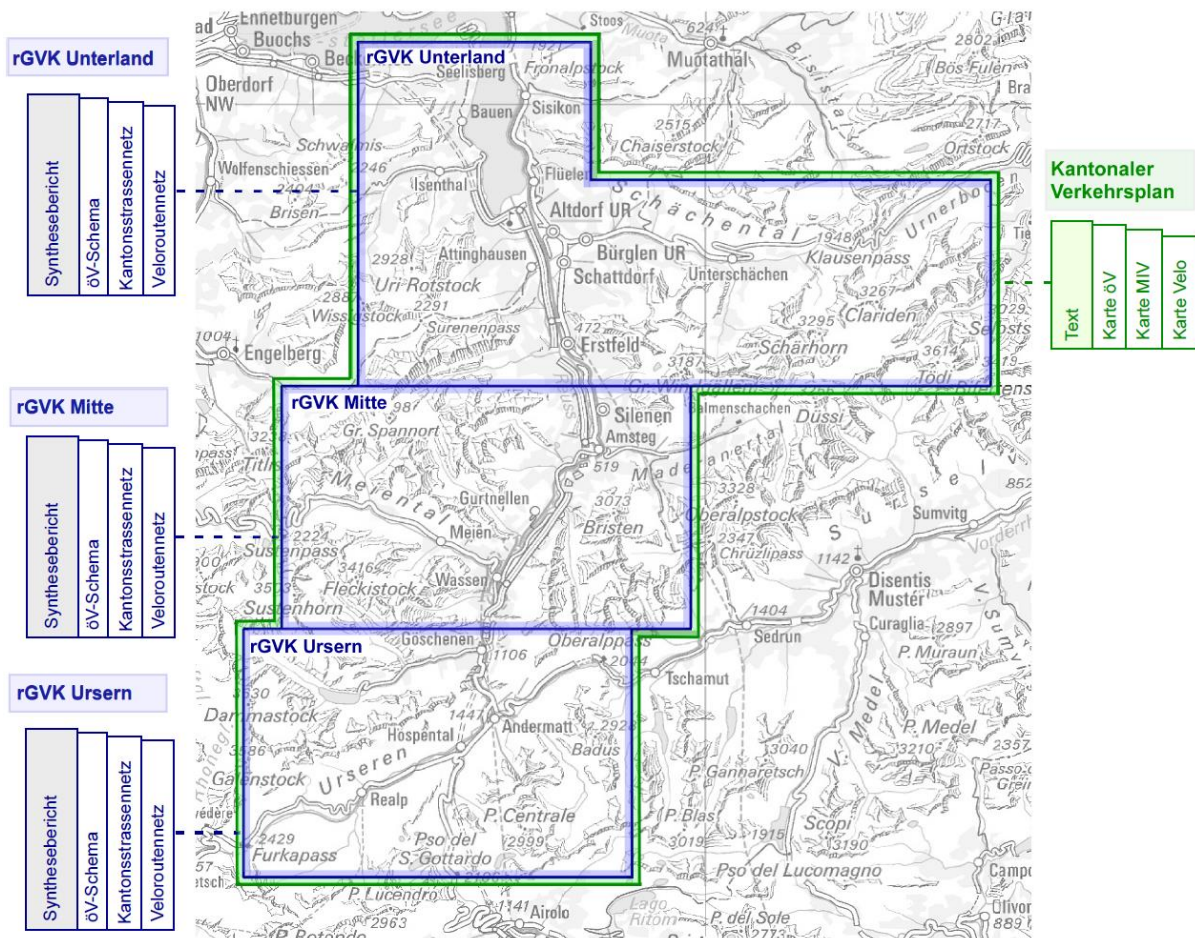


Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans

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

Die Gemeinde Göschenen wird wie bereits im rGVK 2008 zusammen mit dem Urserental behandelt, weil der verkehrliche Bezug zu Andermatt und den Skiinfrastrukturen des Urserentals bedeutend ist und nach einer einheitlichen Bearbeitung verlangt.

#### 1.4 Inhaltliche Abgrenzungen

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

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

## 1.5 Perimeter Unterland

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



Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Unterland

Der Perimeter „Unterland“ umfasst somit die Gemeinden des Talbodens, welche im Perimeter des Agglomerationsprogramms enthalten sind (mit Ausnahme von Silenen) und die Seitentäler (Isenthal, Schächental) sowie die nördlichen Seegemeinden.

Um der Bedeutung des Agglomerationsprogramms für die Verkehrsfragen im Talboden Rechnung zu tragen, wird im vorliegenden rGVK bei den einzelnen Verkehrsträgern eine Unterteilung des Perimeters in das Teilgebiet Talboden inkl. Schächental (wegen der geografischen Nähe) und den Teilperimeter Nord für die nördlichen Seegemeinden und das Isenthal vorgenommen.

## **2 Vorgehen und Grundlagen**

### **2.1 Vorgehen**

Das rGVK Unterland stellt im Wesentlichen eine Aktualisierung und Ergänzung des rGVK Unteres Reusstal [2] dar. Aktualisiert werden insbesondere die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan [3] und die zwischen 2011 und 2017 erfolgten Entscheide zur West-Ost-Verbindung und zum Kantonsbahnhof Altdorf einschliesslich der dazugehörigen übergeordneten Festlegungen des Bundes. Das rGVK Unterland ist geografisch und inhaltlich gegenüber dem rGVK Unteres Reusstal um die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden erweitert worden. Für diese Gebiete wurden zusammen mit den Gemeinden die Probleme und Anliegen von regionaler Bedeutung analysiert und die entsprechenden Massnahmen festgelegt.

### **2.2 Grundlagen**

Sämtliche relevanten Studien und Planungen seit Beginn des Planungsprozesses REUR (Raumentwicklung Unteres Reusstal) im Jahr 2005 sind direkt oder indirekt in das rGVK Unterland eingeflossen. Von besonderer Bedeutung für die Ergebnisse/Massnahmen und deren Wirksamkeitsbeurteilung sind jedoch die folgenden Dokumente:

- Kantonaler Richtplan 2016 [3]
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (2016) [1]
- rGVK Urner Talboden 2011 [2]
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal 2016 [4]
- ESP Urner Talboden, ÖV-Erschliessung und Buskonzept 2013 [5] sowie Ergänzungen 2017 [6] und 2018 [11]

### **3 Raumentwicklung gemäss kantonalem Richtplan**

#### **3.1 Grundsätze**

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

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

#### **3.2 Raumstruktur**

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

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

Der Abstimmungsbedarf und die Ziele werden wie folgt formuliert:

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

Um diese Ziele zu erreichen werden die folgenden Lösungsansätze definiert:

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

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

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

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

### 3.3 Raumkonzept

Das Raumkonzept ist im Richtplan in einer Synthesekarte abgebildet. Abbildung 4 zeigt den Ausschnitt der Synthesekarte für das Urner Unterland.

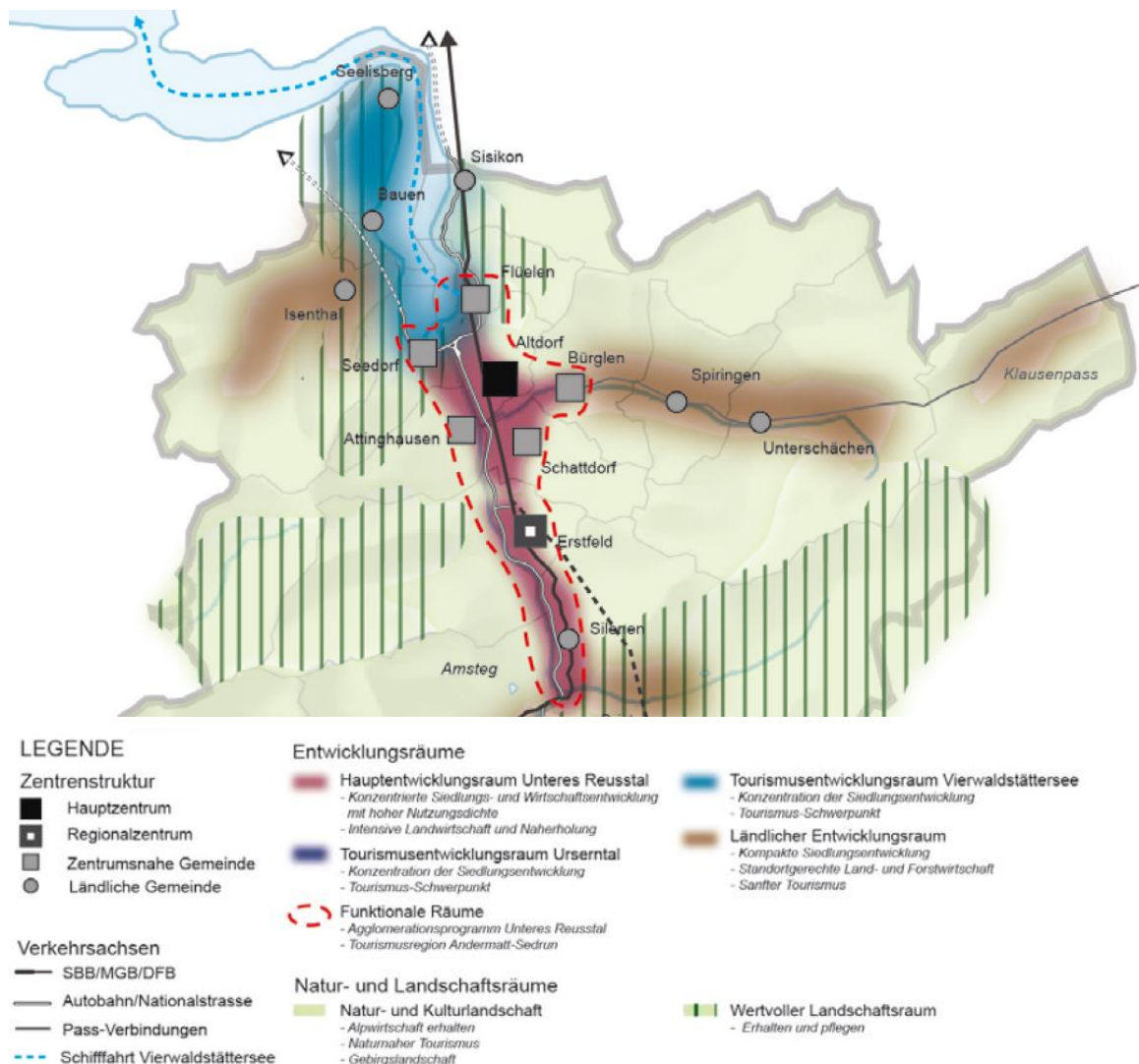


Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Urner Unterland

### 3.4 Entwicklungsschwerpunkte

Im Urner Unterland werden gemäss Richtplan fünf Gebiete als Entwicklungsschwerpunkte mit den folgenden Ausprägungen bezeichnet:

- Zentrum Altdorf: Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen
- Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (Kantonsbahnhof Altdorf): Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen
- Arbeitsplatzgebiet Schattdorf: Entwicklungsschwerpunkt Industrie und Gewerbe sowie Entwicklungsschwerpunkt Verkehrsintensive Einrichtungen
- Arbeitsplatzgebiet Erstfeld: Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- Wohnen und Tourismus am See Flüelen: Entwicklungsschwerpunkt Wohnen, Dienstleistung und Tourismus

### 3.5 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

Im kantonalen Richtplan vom 31. August 2016 sind die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenprognose detailliert beschrieben. Nachfolgend wird dieser Beschrieb für das Urner Unterland wiedergegeben.

#### 3.5.1 Bevölkerungsprognose

Basierend auf der kantonalen Bevölkerungsprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton zwischen 2015 und 2040 mit einer Zunahme der Bevölkerung im Gesamtkanton um 8.5% auf rund 39'000 Einwohner. Im Richtplan wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Das stärkste Wachstum wird im Hauptzentrum Altdorf angestrebt (+6.5%). Im Regionalzentrum Erstfeld dagegen soll das Wachstum mit 5.5% etwas geringer ausfallen. In den übrigen zentrumsnahen Gemeinden Schattdorf, Flüelen, Seedorf, Bürglen und Attinghausen liegt das Ziel bei 5.0%. In den ländlichen Gemeinden Bauen, Isenthal, Seelisberg, Sisikon, Spiringen und Unterschächen wird eine Bevölkerungszunahme von 4.0% angestrebt.

#### 3.5.2 Beschäftigtenprognose

Noch deutlicher wird sich die räumliche Konzentration der Aktivitäten in der Entwicklung der Beschäftigten ergeben. Basierend auf der kantonalen Beschäftigtenprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton mit einem Beschäftigtenwachstum im Gesamtkanton um rund 22.6% auf etwa 17'400 Vollzeitäquivalente bis 2040. Das grösste Wachstum wird im Urserntal und in Altdorf erwartet. Bezogen auf die Agglomeration Unteres Reusstal resultiert eine Zunahme um 14.9% bis 2040. In Altdorf erachtet der Kanton bis 2040 einen Anstieg der Vollzeitäquivalente um über 20% als realistisch. In Flüelen und Seedorf wird mit einem Wachstum zwischen 10 und 15% gerechnet. Für Erstfeld und Schattdorf rechnet der Kanton mit weniger als 10% Wachstum. In Attinghausen, Bürglen und Silenen ist eine Stabilisierung zu erwarten. Beim Beschäftigtenwachstum im gesamten Kanton wird angenommen, dass 27% des Wachstums in Wohn-, Misch-, und Zentrumszonen und die restlichen 73% in reinen Arbeitszonen, Spezialzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten realisiert werden. In den ländlichen Gemeinden wird davon ausgegangen, dass keine wesentliche Entwicklung der Arbeitsplätze stattfinden wird.

Durch das oben dargestellte angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum in den Kerngemeinden Altdorf, Flüelen und Seedorf dürfte sich der Schwerpunkt der Aktivitäten weiter in Richtung Reuss und Urnersee verlagern. Diese Tendenz wird getrieben durch die fortgeschrittene Planung zur Umsetzung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Urner Talboden rund um den Bahnhof Altdorf. Die Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte dürfte deshalb insbesondere in diesem Gebiet zunehmen. Der Richtplan sieht bezüglich Arbeitsplatzgebiete auch in Schattdorf (Gewerbe, Industrie und Verkehrsintensive Einrichtungen), Erstfeld und Amsteg (beide Gewerbe) Entwicklungsschwerpunkte vor. In Flüelen sollen zudem touristische Dienstleistungen entwickelt werden.

## 4 Mobilitätsentwicklung

### 4.1 Motorisierter Individualverkehr

#### 4.1.1 Ausgangslage

Die Verkehrsbelastungen im Strassennetz im Talboden können mit den folgenden Zählstellen beschrieben werden (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV, 2015, gerundet):

- Bürglen, Urnertor (K2): 12'900 Fz/Tag
- Altdorf, Schmiedgasse (Gotthardstrasse K2): 12'400 Fz/Tag
- Altdorf, Flüelerstrasse (K2): 10'800 Fz/Tag
- Altdorf, Klausenstrasse (H17): 8'200 Fz/Tag
- Schattdorf, Gotthardstrasse (K2): 8'000 Fz/Tag
- Erstfeld, Gotthardstrasse (K2): 7'100 Fz/Tag
- Altdorf, Industriestrasse (K34): 6'700 Fz/Tag
- Seedorf, Dorfstrasse (K22): 5'400 Fz/Tag
- Schattdorf, Umfahrungsstrasse (K2): 5'300 Fz/Tag

Im nördlichen Kantonsteil ist die Axenstrasse am stärksten belastet:

- Sisikon (A4): 14'900 Fz/Tag (2014)

#### 4.1.2 Zukünftige Entwicklung

Im Rahmen der Abklärungen für die WOV wurde die Entwicklung des MIV für 2025 modelliert, mit folgenden Ergebnissen:

	2025 [Fz/Tag]	
	ohne WOV	mit WOV und Halbanschluss A2
Altdorf, Schmiedgasse / Tellgasse	14'700	6'100
Bürglen, Urnertor (zwischen Kreisel Kollegium und Schattdorf)	14'900	12'300
Altdorf, Flüelerstrasse (K2)	14'400	9'600
Schattdorf, Gotthardstrasse (K2)	10'300	4'500
Schattdorf, Umfahrungsstrasse (K2)	8'500	9'100
Altdorf, Klausenstrasse (H17)	7'900	7'900
Altdorf, Industriestrasse (K34)	6'900	3'800

Bis ins Jahr 2030 bzw. 2040 ist zudem mit einer weiteren Mobilitätszunahme zu rechnen. Selbst bei leicht abnehmendem Modal Split-Anteil des MIV ist absolut betrachtet ein weiterer Anstieg der Verkehrsnachfrage zu erwarten. Diese zusätzliche Verkehrsnachfrage ergibt sich infolge des angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums.

Für die Axenstrasse gehen die Verkehrsprognosen [10] von folgenden Entwicklungen aus:

- Sisikon (A4) ohne neue Axenstrasse (2025): 16'500 Fz/Tag
- Sisikon (A4) mit neuer Axenstrasse: 5'400 Fz/Tag

## 4.2 Öffentlicher Verkehr

### 4.2.1 Ausgangslage

Die Qualität der ÖV-Erschliessung wird mit Güteklassen beurteilt. Diese bilden die Nähe der Wohn- und Arbeitsplätze zur nächsten Haltestelle und die Anzahl Verbindungen an dieser Haltestelle ab. Eine Güteklasse A ist dabei die beste.

Im Bericht für das AP [1] wurde die Qualität der ÖV-Erschliessung für die Hauptsiedlungsgebiete beurteilt und festgestellt, dass nirgends eine sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A) erreicht wird. Die heutige Einteilung in Güteklassen ist wie folgt:

- Zwischen Altdorf-Telldenkmal und Bürglen-Urnertor: B (gut)
- Bahnhofumfeld in Altdorf, Flüelen und Erstfeld: C (mittelmässig)

Darüber hinaus sind die grössten Einkaufsgebiete direkt mit ÖV-Haltestellen erschlossen, während einzelne Arbeitsplatz- und Wohngebiete schlecht erschlossen sind.

Insgesamt wohnen heute nur 46% der Bevölkerung in einem Gebiet der Güteklasse B oder C; die Arbeitsplätze liegen zu 60% in einem solchen Gebiet.

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wurde im Rahmen der Studien für den Kantonsbahnhof Altdorf [5] mit einem Verkehrsmodell ermittelt. Insgesamt beträgt die Anzahl ÖV-Fahrten pro Werktag rund 5'400 (Stand 2012).

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

Neben den Defiziten der Erschliessung liegen die Probleme des regionalen Busverkehrs heute vor allem bei den Störungen, die durch Überbelastungen im Strassennetz und z.T. durch betriebliche Störungen, insbesondere durch den sehr stark variierenden Billetverkauf in den Fahrzeugen entstehen.

In Abbildung 5 sind die Fahrplanabweichungen an der Haltestelle „Altdorf, Spital“ Richtung Flüelen für die Spitzenstunde dargestellt (Datengrundlage: Auto AG Uri). Insgesamt weisen rund 60% der Kurse der Hauptlinie eine Verspätung von mehr als zwei Minuten in der Spitzenstunde auf.

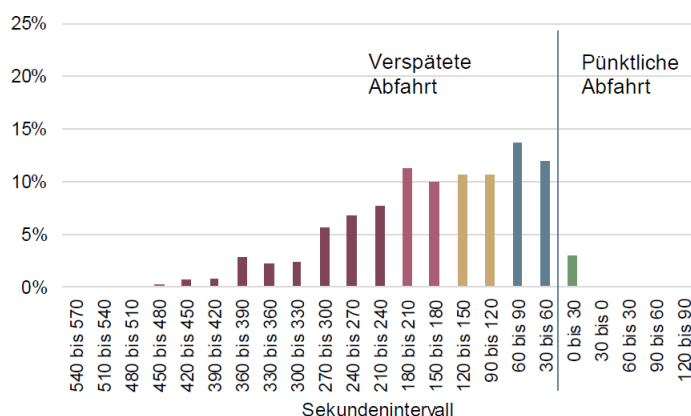


Abbildung 5: Fahrzeitverluste im ÖV zur Spitzenstunde

### 4.2.2 Zukünftige Entwicklung

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 Talboden aufgrund des Wachstums der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze erfolgt.



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 weiter zunehmen und die Zuverlässigkeit des Busbetriebs weiter abnehmen würde.

Mit dem neuen Buskonzept, das gleichzeitig mit dem Kantonsbahnhof Altdorf in Betrieb genommen werden soll, werden Angebotsverbesserungen erzielt, die zu einem überproportionalen Wachstum der Nachfrage im ÖV führen werden. Die Modellprognosen [5] ergeben folgendes Bild:

	2012	2020	2030
Fahrten pro Werktag	5'400	6'500	7'500
Wachstum gegenüber 2012	-	20%	39%

### 4.3 Langsamverkehr

#### 4.3.1 Ausgangslage

Die Datenlage für den Langsamverkehr ist sehr schlecht. Es liegen einzig aktuelle Schätzungen (2013) des Bundesamts für Statistik für die Anteile als Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte vor. Diese zeigt einen Anteil (trimodal) von ca. 23% Langsamverkehr (11% Fuss / 12% Velo), 5% ÖV und 62% MIV (rund 10% nicht zuteilbar).

#### 4.3.2 Zukünftige Entwicklung

Im Talboden sind die Distanzen zwischen vielen Quell- und Zielgebieten kurz und – bis auf wenige Ausnahmen – flach, sodass gute Voraussetzungen für den Fuss- und insbesondere Veloverkehr vorliegen. Trotz dieser guten Ausgangslage ist davon auszugehen, dass der eher geringe Anteil des Veloverkehrs im Ausgangszeitpunkt (2016) auch in Zukunft nicht markant zunehmen wird, wenn nicht grundsätzliche Veränderungen stattfinden. Gründe für die Fortschreitung des Trends sind bestehende Netzlücken und ungünstige Bedingungen entlang der vielbefahrenen Gotthardstrasse und für die Querbeziehungen, welche die Gotthardachse überqueren müssen.

## 5 Ziele und Handlungsbedarf Mobilität

### 5.1 Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten

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

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

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

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

### 5.2 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Die Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems werden durch die Überlegungen für eine koordinierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Unteren Reusstal bestimmt, die im AP konkretisiert wurden. Für die übrigen Teilgebiete wurden sie spezifisch ergänzt.

#### 5.2.1 Ziele für den Talboden

Für den Agglomerationsperimeter lauten die Ziele gemäss [1] 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.

#### 5.2.2 Ziele für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden

Für das Verkehrssystem der Randgebiete werden die Ziele wie folgt formuliert:

- 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.

### 5.3 Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems

Der Handlungsbedarf für den Talboden wurde im AP aufgrund einer SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen/Chancen-Risiken) ermittelt. Für die Randgebiete wurde eine separate Analyse unter Einbezug der Gemeinden durchgeführt.

#### 5.3.1 Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems im Talboden

Der Handlungsbedarf für den Agglomerationsperimeter kann gemäss der vertieften Analyse in [1] spezifisch formuliert werden:

- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen.
- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen.
- Regionales ÖV-System auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausrichten.
- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken.
- Motorisierten Individualverkehr und Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren.
- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen.
- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig, sicher und behindertengerecht gestalten.
- Das Wegenetz für den Fussverkehr in den Siedlungsgebieten engmaschig, durchlässig und sicher gestalten.
- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren.
- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen.

#### 5.3.2 Handlungsbedarf für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden

Der Handlungsbedarf im Talboden betrifft weitgehend auch die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden, da die meisten Verkehrsbedürfnisse regionale Verbindungen mit dem Talboden betreffen. Zusätzlich besteht der folgende Handlungsbedarf:

- Regionale ÖV-Verbindungen halten, bei entsprechender Nachfrage durch optimierte Angebote stärken und auf den Kantonsbahnhof in Altdorf ausrichten.
- Umsteigepunkte zwischen den Buslinien der Randgebiete und den Bahn- und Buslinien im Talboden stärken.
- Zuverlässige Strassenverbindungen zwischen den Randgebieten und dem Urner Talboden sicherstellen und ausreichend Parkraum zur Verfügung stellen.
- Problem- und Konfliktpunkte für den Langsamverkehr im Strassennetz beheben.

## 6 Strategien

### 6.1 Gesamtstrategien

Die zielgerichtete Entwicklung des Verkehrssystems im Urner Unterland wird mit vier Gesamtstrategien verfolgt:

- 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.

### 6.2 Teilstrategien öffentlicher Verkehr

#### 6.2.1 Übersicht

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

- Sämtliche Bahnverbindungen im Fernverkehr werden über den Kantonsbahnhof Altdorf angeboten. Zusätzlich werden die Bahnverbindungen im bisherigen Umfang über die Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld beibehalten.
- Der Kantonsbahnhof Altdorf wird als zentrale ÖV-Drehscheibe etabliert.
- 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 Randgemeinden wird auf die Bedürfnisse der Berufspendler und die Verknüpfung mit dem Bahnverkehr ausgerichtet.

#### 6.2.2 Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung

Die Angebotsgrundsätze legen die Richtlinien und die Kriterien fest, nach denen die regionale Erschliessung der Siedlungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Uri für das zukünftige Netzkonzept nach Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf (voraussichtlich ab Fahrplanjahr 2021/22) ausgelegt wird. Sie beschränken sich auf die Grundversorgung gemäss Verkehrsgesetz des Kantons Uri und gelten insbesondere für den Busverkehr und die zur Grundversorgung zählende Treib-Seelisberg-Bahn (TSB), die Luftseilbahn Schattdorf-Haldi (LSH) und die Schiffsverbindung Brunnen-Treib (SGV). Für die SBB und die MGB 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.

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

Für den gesamten Kanton werden fünf Raumtypen nach Siedlungsstruktur und Siedlungsgrössen unterschieden. Entsprechend der zu erwartenden Nachfrage wird das Leistungsangebot nach Raumtyp definiert. Die minimale Wirtschaftlichkeit wird mit einem Kostendeckungsgrad definiert, der nach Verkehrsträger festgelegt ist und aus dem sich die minimale Nachfrage für ein abgeltungsberechtigtes Angebot gemäss BAV-Praxis ableitet. Ergänzend gelten die übrigen Bestimmungen gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung und kantonalem Verkehrsgesetz. In der nachstehenden Tabelle sind die Angebotsgrundsätze für alle ganzjährig bewohnten Siedlungsgebiete des Unterlandes mit mindestens 100 Einwohnern zusammengestellt.

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	Haldi, Isenthal, Seelisberg, Sisikon, Spiringen, Unterschächen	Bauen, Urnerboden
<b>Grundangebot im Regionalverkehr</b>					
<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 Schülerverbindungen) oder ein betriebsgestütztes Abholssystem (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 6: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr

Bei den Taktangaben handelt es sich um das Intervall zwischen zwei aufeinanderfolgenden Buskursen; diese können jedoch unterschiedlichen Linien zugeordnet sein. Insbesondere wird der 15' Takt in der Regel durch zwei Linien im 30' Takt gebildet.

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

## 6.3 Teilstrategien Motorisierter Individualverkehr

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

- 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 und die Anpassungen im Bereich des Anschlusses Flüelen zeitlich abgestimmt mit den kantonalen Netzanpassungen erfolgen. In Flüelen ist zudem die Vereinbarkeit der Massnahmen mit der festgelegten Variante «Reider ebenerdig schnell» für die Bahnumfahrung Flüelen (Alptransit) sicherzustellen.
- Die Erreichbarkeit der Seitentäler und der nördlichen Seegemeinden wird in angemessener Qualität sichergestellt. Wo erforderlich, werden die entsprechenden Verantwortlichkeiten mit den Nachbarkantonen vereinbart.
- Der Schwerverkehr im Talboden soll weitgehend ausserhalb der Siedlungsräume geführt werden.
- 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.
- An den ÖV-Knoten, insbesondere am Kantonsbahnhof Altdorf und am Bahnhof Flüelen werden ausreichend Park-and-Ride und Kiss-and-Ride-Parkplätze für kombinierte Reisen zur Verfügung gestellt.
- In den zentralen Siedlungsgebieten wird eine Bewirtschaftung des Parkraums entsprechend dem gemäss Agglomerationsprogramm vorgesehenen Mobilitätsmanagement eingerichtet bzw. weiterentwickelt.

## 6.4 Teilstrategien Langsamverkehr

### 6.4.1 Abgrenzung

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

Die Mountainbikerouten und deren Infrastruktur liegen im Zuständigkeitsbereich des ARE. Sie sind nicht Bestandteil des rGVK, sie werden jedoch soweit sie für das Verständnis des Gesamtnetzes von Bedeutung sind, zur Information in der Karte der Velorouten dargestellt (s. Abbildung 10 und Abbildung 11).

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

Im Agglomerationsperimeter kommt der Förderung des Veloverkehrs für die umweltgerechte Weiterentwicklung des Verkehrssystems eine hohe Bedeutung zu. In den Seitentälern und in den nördlichen Seegemeinden sollen die Bedingungen für den Veloverkehr ebenfalls verbessert werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.

Der Fussverkehr wird im rGVK soweit behandelt, wie er im Bereich der Kantonsstrassen abgewickelt wird. Das übrige Fusswegnetz innerhalb der Gemeinden ist durch die Gemeinden zu planen. Die Wanderwege werden durch das ARE geplant und separat dargestellt.

#### 6.4.2 Veloverkehr

Die Teilstrategien für den Agglomerationsperimeter lauten wie folgt:

- Der Veloverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für Wege innerhalb der Agglomerationsgemeinden 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 ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

Für Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters werden die kantonalen Teilstrategien wie folgt formuliert:

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

#### 6.4.3 Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden die folgenden Teilstrategien formuliert:

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

## 7 ÖV-Netz und Massnahmen

### 7.1 ÖV-Netz Urner Unterland

Das übergeordnete Bahnsystem wurde im Hinblick auf die Veränderungen mit dem Gotthard-Basistunnel und dem vom Kanton initiierten Kantonsbahnhof Altdorf für den Zeithorizont 2021/22 ursprünglich von der SBB wie folgt definiert:

- Kantonsbahnhof Altdorf als zentraler Knotenpunkt mit Halt von mehreren nationalen IC-Zügen pro Tag und stündlichen IR- und S-Bahn-Halten.
- Führung der IR-Züge zwischen Zürich/Basel und Erstfeld
- Fernverkehrszug zwischen Erstfeld und Bellinzona
- S-Bahn zwischen Baar und Erstfeld

Der Kanton Uri hat sich gegenüber dem BAV vehement gegen die damit vorgesehene Zweiteilung der Fernverkehrszüge der Gotthardbergstrecke mit einem Umsteigepunkt in Erstfeld ausgesprochen. Um die Attraktivität der Bergstrecke zu erhalten und insbesondere eine komfortable Zufahrt aus den Städten Zürich und Basel in die Tourismusregion Andermatt / Ursern sicherzustellen, ist eine durchgehende Führung der Züge von Zürich und Basel über Göschenen ins Tessin unabdingbar. Anfang Juli 2017 haben nun die SBB und die SOB eine Kooperation bekannt gegeben, im Rahmen derer die SOB ab 2020 durchgehende IR-Züge von Zürich / Basel bis Locarno / Lugano im Auftrag der SBB (Konzessionsinhaberin) betreiben soll. Sofern das BAV dieser Kooperation zustimmt, wird die zentrale Forderung des Kantons Uri nach durchgehenden Zügen auf der Bergstrecke erfüllt.

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.

Das neue Buskonzept setzt die Teilstrategien ÖV um und sieht insgesamt sechs Buslinien im Talboden vor. Auf der Nord-Süd-Achse sowie zwischen dem Bahnhof Altdorf und Bürglen wird entsprechend den Angebotsgrundsätzen ein 15min-Takt (mit 2 Linien in 30min-Takt) angeboten, für die übrigen grösseren Gemeinden der 30min-Takt. Eine neue Linie im 60min-Takt verbindet Seedorf, Bahnhof Altdorf, Attinghausen und Schattdorf. Die Randgemeinden und die Seitentäler werden grundsätzlich im Stundentakt erschlossen, wobei aufgrund der geforderten minimalen Wirtschaftlichkeit zu gewissen Zeiten Taktlücken bestehen können.

Folgende Besonderheiten sind zu erwähnen:

- Gemeinde Seelisberg  
Die Verbindung mit dem östlichen Seeufer erfolgt über die Schiffsverbindung Treib-Brunnen und die Standseilbahn Treib-Seelisberg. Beide Verbindungen gelten als öffentlicher Regionalverkehr. Die Erschliessung Richtung Nidwalden, Luzern und Altdorf erfolgt mit der Buslinie Seelisberg-Stans.
- Gemeinde Sisikon  
Der öffentliche Verkehr wird mit der S-Bahnlinie sichergestellt.
- Siedlungsgebiet Haldi  
Aufgrund der Grösse der ganzjährigen Siedlung Haldi dient die Seilbahn Schattdorf-Haldi als ÖV-Erschliessung.

In Abbildung 7 ist das zukünftige Linienkonzept mit der grundsätzlichen Angebotsdichte dargestellt. Die Gemeinden im Talboden einschliesslich Bürglen erhalten drei bis vier Busverbindungen pro Stunde und Richtung in den Hauptort und zum Kantonsbahnhof Altdorf. Die Arbeitsplätze im Gewerbegebiet Schattdorf werden mit einer Buslinie im Stundentakt an den Kantonsbahnhof Altdorf angebunden. In den Spitzenstunden werden zusätzlich direkte Verstärkungskurse von Schattdorf (Wohn- und Arbeitsgebiete) zum Kantonsbahnhof geführt.



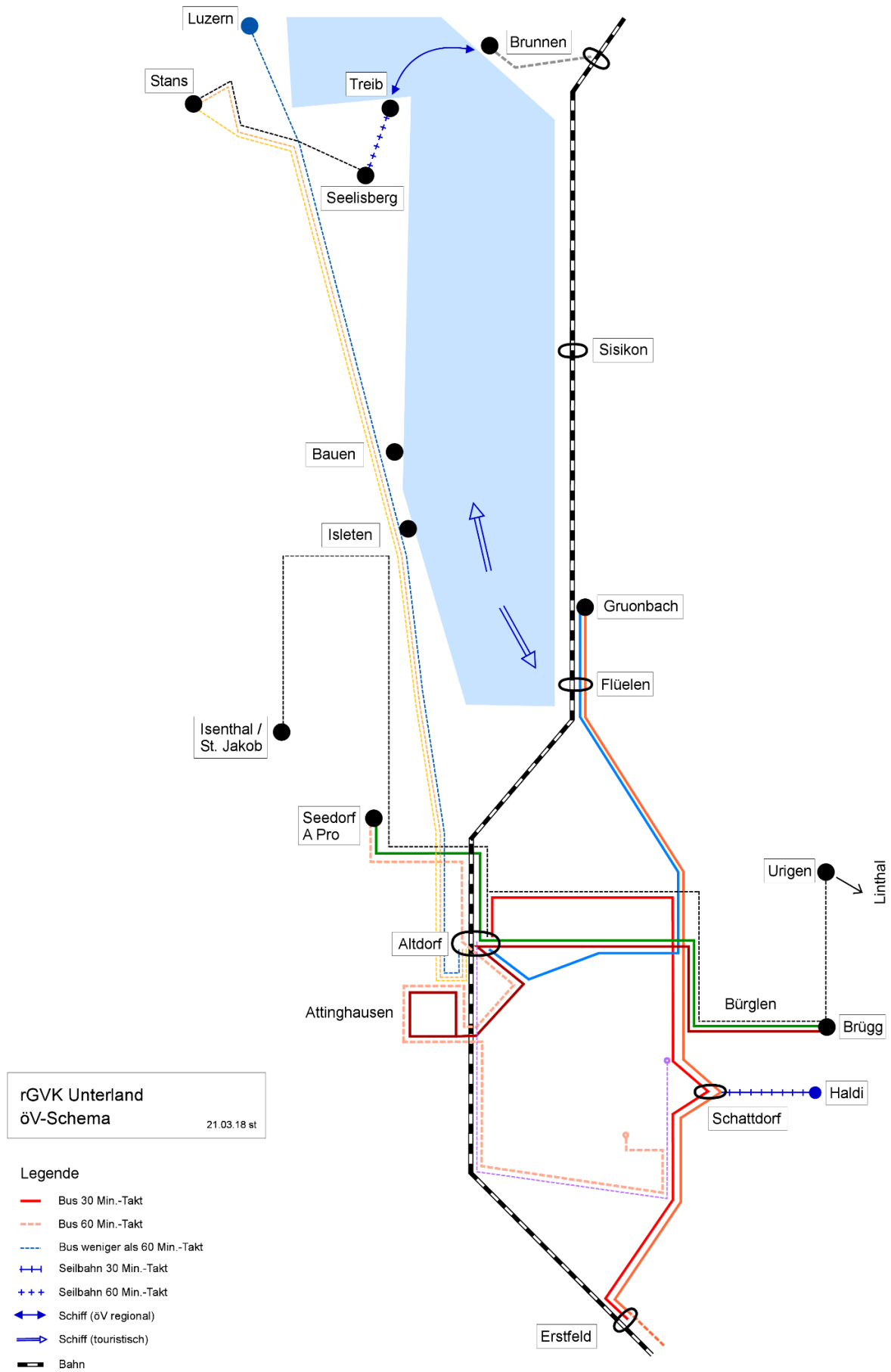


Abbildung 7: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Urner Unterland

Auf den besonders wichtigen Verkehrsbeziehungen (zwischen Kantonalbahnhof, Telldenkmal und Kollegium) wird ein umsteigefreier 15'-Takt aufgebaut. Die grösseren Gemeinden (Flüelen, Altdorf, Schattdorf, Bürglen und Erstfeld) sind untereinander und mit dem Kantonalbahnhof im 15'-Takt verbunden, dabei muss in einigen Fällen umgestiegen werden. Das Angebot ist in einer Weise ausgelegt, dass gemäss ÖV-Matrix für 2030 für über 90% der Passagiere ein umsteigefreier 30'-Takt angeboten wird. Die Talachse wird neu von Gruonbach bis Erstfeld im 15'-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'-Takt richten können. Dafür entstehen Direktverbindungen für alle Gemeinden zum Kantonalbahnhof und den zugehörigen Arbeitsplätzen des Entwicklungsschwerpunkts.

Die genauen Fahrpläne und Anschlüsse werden im jeweiligen Fahrplanverfahren publiziert und nach einer Vernehmlassung festgelegt. Sie sind insbesondere abhängig vom nationalen Bahnfahrplan und können sich im Lauf der Zeit leicht verändern. Der Fahrplan der Buslinien wird grundsätzlich auf die Anschlusssicherung an den Bahnhöfen ausgerichtet. Bedient eine Buslinie mehrere Bahnhöfe, so werden nach Möglichkeit diejenigen Anschlüsse gewährleistet, die den grössten Kundennutzen bringen. Die Grundlagen dazu sind im Buskonzept ESP Talboden [5] und den ergänzenden Abklärungen zum ÖV im Talboden [6], [11] zusammengestellt.

Insbesondere werden die folgenden Anschlüsse am Kantonsbahnhof angestrebt:

- nach/von Norden mit Bahn und Tellbus
- nach/von Süden mit den IC/EC in den Hauptverkehrszeiten

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

## 7.2 Massnahmen ÖV

Die Umsetzung des neuen Buskonzepts ist stark mit dem Ausbau und der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs Altdorf verknüpft. Die folgenden Massnahmen sind bereits beschlossen und werden voraussichtlich auf den Fahrplan 2021/22 fertiggestellt:

- Ausbau der Gleisanlagen und der Perrons am Bahnhof Altdorf
- Neugestaltung des Bushofs Ost am Bahnhof Altdorf mit sechs Haltekanten als Teil der multimodalen Drehscheibe
- Strasseninfrastruktur und drei Bushaltekanten sowie P+R-Parking auf der Westseite des Bahnhofs Altdorf als Teil der multimodalen Drehscheibe

Mit der grundsätzlichen Neugestaltung des Zentrums von Altdorf nach der Inbetriebnahme der WOV werden 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.

Für die Umsetzung dieses Konzepts sind die folgenden Infrastrukturmassnahmen in Altdorf erforderlich:

- Zwei neue Haltestellen an der Attinghauserstrasse
- Neue Haltestelle (beide Richtungen) bei der Post in der Bahnhofstrasse für die Linie 2
- Neue Haltestelle in der Herrengasse beim Knoten Spitalstrasse
- Neugestaltung der Umsteige-Haltestelle Telldenkmal zusammen mit der Gestaltung der Begegnungszone Tellsgasse/Schmiedgasse

Als weitere Massnahme ist eine bedarfsabhängige Steuerung zur sicheren Abwicklung des Busverkehrs an der Einmündung Bahnhofstrasse/Tellsgasse und zur Vermeidung von MIV-Konflikten bei der Haltestelle Telldenkmal vorgesehen.

In Schattdorf werden zusammen mit der Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete und den FlaMa auf der Gottardstrasse und auf der Rynächtstrasse neue Bushaltestellen erstellt oder Standorte angepasst.

Der Knoten Adlergarten wird mit den FlaMa zur WOV grundsätzlich neugestaltet. Dabei werden die Anforderungen für eine sichere Führung der Buslinien umgesetzt (Vortrittsänderung mit Bus-LSA).

In Erstfeld stellt der Bahnhofvorplatz einen wichtigen Linienendpunkt und Verknüpfungspunkt dar, der entsprechende Massnahmen bedingt:

- Ausbau und Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes in Erstfeld als Linienendpunkt und Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus. Mit der Planung ist eine Optimierung des Standorts der P+R-Plätze zu prüfen.

Um die Zuverlässigkeit des Busbetriebs sicherzustellen, sind zukünftig neben den externen Störquellen (Stau auf Strassen), die mit der WOV wesentlich reduziert werden, auch die internen Störquellen möglichst zu reduzieren. Wesentliche, unberechenbare Zeitverluste entstehen durch den Billetverkauf in den Fahrzeugen. Mit der folgenden Massnahme soll dem entgegengewirkt werden:

- Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge, insbesondere durch digitale Lösungen
- Optimierung der Anordnung von Haltestellen

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

- Anpassung der Bushaltestellen an die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz gemäss Beschluss und Umsetzungskonzept des Regierungsrates

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen, den Zeiträumen des Agglomerationsprogramms und der langfristigen Massnahmenplanung im Aft. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK (2018) und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
	<b>Übergeordnete Massnahmen</b>		
ÖB1	Ausbau der Gleisanlagen am Bahnhof Altdorf	SBB	A
	<b>Massnahmen im rGVK</b>		
Ö1	Neuer Bushof Altdorf Ost als Teil der multimodalen Drehscheibe	Kanton	A
Ö2	Bushaltekanten Westseite Bahnhof Altdorf als Teil der multimodalen Drehscheibe	Kanton	A
Ö3	Umsetzung neues Linienkonzepts Bus im Urner Unterland	Kanton, Gemeinden, AAGU, Postauto	1
Ö4	Neue Haltestellen an der Attinghauserstrasse in Altdorf	Kanton, Gde Altdorf	1
Ö5	Neue Haltestellen in Altdorf auf der Herrengasse beim Knoten Spitalstrasse und auf der Bahnhofstrasse bei der Post	Kanton	1
Ö6	Neugestaltung Umsteige-Haltestelle Telldenkmal (zusammen mit Begegnungszone)	Kanton, Gde Altdorf	2
Ö7	Bus-LSA an der Einmündung Tellsgasse/Bahnhofstrasse für die Sicherung der Busmanöver und den Verkehrsfluss beim Telldenkmal	Kanton	1
Ö8	Bus-LSA am Knoten Adlergarten und Bushaltestelle in der Gotthardstrasse	Kanton	1
Ö9	Neue Haltestellen in Schattdorf (Rynächtstrasse, Gotthardstrasse)	Kanton	1
Ö10	Ausbau und Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes Erstfeld (inkl. P+R)	SBB, Kanton, Gde Erstfeld	1, 2
Ö11	Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge mit digitalen Lösungen	AAGU, Postauto, Kanton	2
Ö12	Überprüfung und Optimierung der Anordnung von Haltestellen	Kanton	1
Ö13	Anpassung der Bushaltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz unter Beachtung der Verhältnismässigkeit (gem. RR-Beschluss)	Kanton, Gemeinden	1,2
Ö14	Witterungsschutz bei wichtigen Haltestellen (zusammen mit Strassensanierungen)	Kanton, Gemeinden	1,2

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

Die Massnahmenliste entspricht dem Handlungsbedarf und dem Planungsrahmen im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK (2018). Bei der Projektierung werden die Massnahmen konkretisiert und bei Bedarf auf veränderte Randbedingung angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

## 8 Strassennetz und Massnahmen

### 8.1 Kantonales Strassennetz

Kernelemente der Neuorganisation des Strassennetzes im Talboden bildet die West-Ost-Verbindung (WOV). Nach eingehenden Studien wurde festgelegt, dass die neue Verbindung die Strecke Halbanschluss Altdorf Süd bis Gotthardstrasse im Bereich der Schächenbrücke umfasst und der Anschluss an die Klausenstrasse über die Gotthardstrasse um den Kreisel Kollegium erfolgt. 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 Verkehr 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.

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.

Das ASTRA realisiert den Halbanschluss Altdorf Süd zusammen mit der WOV. 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 (Längsspange).

Mit dem ASTRA wurde ferner festgelegt, dass die Schweizerische Hauptstrasse H17 (Klausenpassestrasse) 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.

In Altdorf werden im Zuge der Flankierenden Massnahmen zur WOV die Schmiedgasse und ein Teil der Tellsgasse mittelfristig aus dem Kantonsstrassennetz entlassen, ebenso die Gotthardstrasse in Schattdorf zwischen dem Kreisel Schächen und dem Adlergarten.

Im rGVK werden die Parkieranlagen von übergeordneter Bedeutung und deren Erschliessung festgelegt. Dazu gehören die geplante Tiefgarage «Gemeindehausplatz» in Altdorf und das Parking Winkel im Zentrum Altdorf, das zukünftig vor allem über die obere Fabrikstrasse von Süden her erschlossen werden soll. Die Funktion der dafür benötigten gemeindlichen Sammelstrasse ist deshalb sicherzustellen. Der Umfang zusätzlicher Erschliessungsmöglichkeiten wird durch die Gemeinde festgelegt und im kommunalen Verkehrsplan dargestellt. Weitere Parkieranlagen von übergeordneter Bedeutung sind am Kantonsbahnhof Altdorf eine neue P+R-Anlage auf der Westseite, die über eine gemeindliche Sammelstrasse zu erschliessen ist und die P+R-Anlage Ost, die über die Kantonsstrasse erschlossen wird sowie die P+R-Anlage in Erstfeld, deren Standort im Rahmen der Planung für die Neugestaltung des Bahnhofgebiets überprüft werden soll.

Das Kantonsstrassennetz für das längerfristige Entwicklungsziel ist in der Abbildung 8 und der Abbildung 9 dargestellt. Dabei wird zwischen dem Basisnetz (wichtige Verbindungen und Durchleiten des Verkehrs) und dem Ergänzungsnetz (übrige Kantonsstrassen) unterschieden. Die Anbindungen der kleineren Gemeinden und der Seitentäler gehören zum Ergänzungsnetz.

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

Einen Spezialfall stellt die Axenstrasse dar. 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.

In den Ortsdurchfahrten werden im Zuge von baulichen Instandstellungen auch Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Diese haben zum Ziel, die Querungen für Fussgänger und Velofahrer zu verbessern und die Sicherheit sowie die Qualität der Aussenräume zu erhöhen. Sie sind für die jeweilige Situation in den Projekten spezifisch zu erarbeiten.

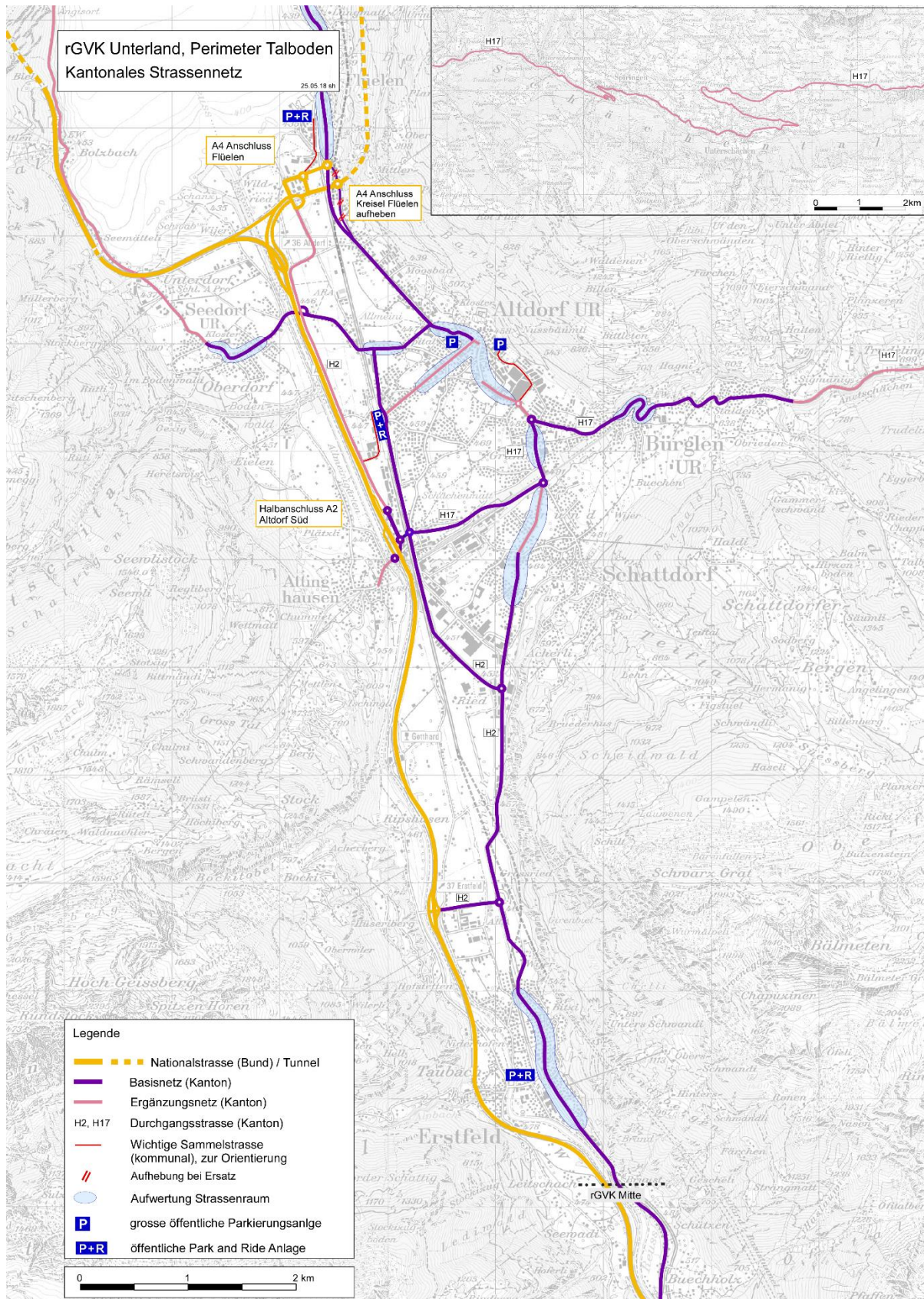


Abbildung 8: Kantonales Strassennetz Talboden und Schächental (Entwicklungsziel)

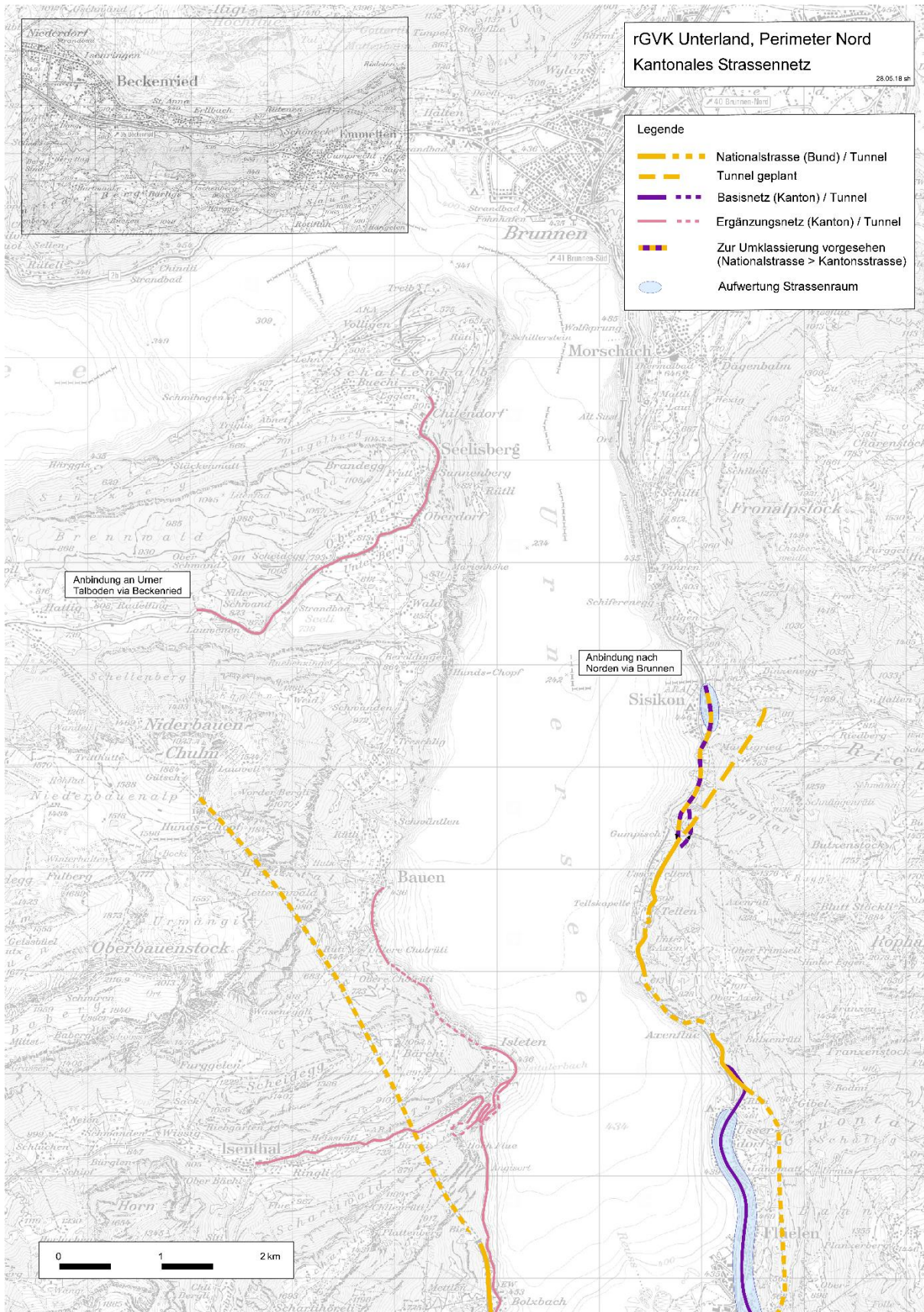


Abbildung 9: Kantonales Strassennetz, nördliche Seegemeinden und Isenthal (Entwicklungsziel)



## 8.2 Massnahmen im Strassennetz

Das vom Kanton Uri im Richtplan festgelegte und zur Umsetzung beschlossene Zielbild für den Urner Talboden setzt die grundlegende Neuorganisation des Strassennetzes mit der WOV als zentrales Entlastungselement für die Siedlungsgebiete voraus.

Zusammen mit den übergeordneten Massnahmen des Bundes ergibt sich der Massnahmenkatalog im Strassenbereich, der in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt ist. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen, den Zeiträumen des Agglomerationsprogramms und der langfristigen Massnahmenplanung im Aft. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
	<b>Übergeordnete Massnahmen</b>		
SB 1	Halbanschluss Altdorf Süd	ASTRA	1
SB 2	Teilaufhebung A4 Kreisel Flüelen und Längsspanne Gotthardstrasse neben Bahn	ASTRA, Kanton	2
SB 3	Verbindungsspanne Anschluss Flüelen bis Gotthardstrasse Flüelen (als vollständiger Ersatz für Anschluss an A4 Kreisel)	ASTRA	3
SB 4	Neue Axenstrasse Mosi-Gumpisch	ASTRA	1
SB 5	Umgestaltung bestehende Axenstrasse Brunnen-Gumpisch	ASTRA	1
SB 6	Aufwertung Strassenraum in Sisikon (Tempo 30 im Ortskern)	ASTRA, Kanton	1
SB 7	Abflussdosierung der Ausfahrt A2 (37) Erstfeld bei Rückstau auf der Autobahn gemäss Verkehrsmanagementplan	ASTRA	2
SB 8	Abflussdosierung der Ausfahrt A2 (nn) Altdorf Süd bei Rückstau auf der Autobahn (bei Bedarf); Ergänzung des Verkehrsmanagementplans	ASTRA	3
	<b>Massnahmen rGVK</b>		
S 1	West-Ost-Verbindung Anschluss Altdorf Süd bis Kreisel Schächenbrücke (geschlossen)	Kanton	A
S 2	Umgestaltung Gotthardstrasse Kreisel Kollegium bis Kreisel Schächen	Kanton, Gemeinden	1
S 3	Flankierende Massnahmen Altdorf innerorts zwischen Spitalstrasse und Kreisel Kollegium sowie Bahnhofstrasse	Kanton, Gemeinden	1
S 4	Flankierende Massnahmen Gotthardstrasse Schattdorf zwischen Kreisel Schächen und Kreisel Rynächt inkl. Velomassnahmen	Kanton, Gde Schattdorf	1
S 5	Aufwertung Bahnhofplatz in Erstfeld (inkl. Überprüfung Standort P+R) und Strassenraum Gotthardstrasse (zusammen mit Strassensanierung)	SBB, Kanton, Gde Erstfeld	1,2

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

S6	Aufwertung Strassenraum Dorfstrasse in Seedorf (zusammen mit Strassensanierung)	Kanton, Gde Seedorf	2
S7	Aufwertung Strassenraum Klausenstrasse in Bürglen	Kanton, Gde Bürglen	2
S8	Aufwertung Strassenraum Seedorferstrasse, Altdorf	Kanton, Gde Altdorf	2
S9	Erschliessung Bahnhof Altdorf West (für P+R-Parking und Bushaltestellen)	Gde Altdorf	A
S10	Anpassung der Kantonsstrasse und der Strassenknoten im Zusammenhang mit dem Bushof Altdorf Ost bzw. dem P+R/K+R	Kanton	A
S11	Sicherstellung der Erschliessung der Tiefgarage Gemeindehausplatz und des Parkings Winkel (Altdorf) sowie des P+R Bahnhof Flüelen	Gde Altdorf, Gde Flüelen	2
S12	Überprüfung und Anpassung der Funktionen und Erschliessungsqualitätsstufen (EQS) der Kantonsstrassen (Strategie Strasse)	Kanton	1

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

## 9 Langsamverkehrsnetze und Massnahmen

### 9.1 Veloroutennetz

Im Rahmen der rGVK wird erstmals das Netz der kantonalen Velorouten erarbeitet. Als Grundlage dazu wurde ein Veloverkehrskonzept für das Untere Reusstal erarbeitet [4]. Das Veloverkehrskonzept hat zum Ziel, die bereits heute vorhandenen Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme auf den Strassen der Agglomeration durch eine Verlagerung des MIV hin zum Fuss- und Veloverkehr zu entschärfen. Der Fuss- und Veloverkehr braucht weniger Platz und hat positive Effekte auf die Umwelt, da keine Abgase und kein Lärm entstehen. Bei der Konzeption der Massnahmen resp. Infrastrukturen wurden die Bedürfnisse des Fussverkehrs mitberücksichtigt (z.B. kombinierter Rad-/Gehweg). Für die Erarbeitung des künftigen Veloroutennetzes wurden die Kriterien der VSS Normen beigezogen und das heutige Velonetz basierend auf den künftigen Verkehrsdaten 2025 (inkl. WOV) in Qualitätsstufen eingeteilt. Ergänzt wurde die Analyse durch eine umfassende Mängelkarte und Auswertung der Unfallstatistik. Für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden wurde diese Erarbeitung analog durchgeführt [7].

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.

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.

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

Entsprechend der Zielsetzung, den Anteil des Veloverkehrs am Alltagsverkehr zu stärken und aufgrund der dichten Siedlungsstruktur ergibt sich ein dichtes Veloroutennetz im Talboden (s. Abbildung 10). Dieses stellt auch die Verbindung vom Hauptort Altdorf zu den Seitentälern und den Seegemeinden sicher. In diesen Randgebieten, 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 (s. Abbildung 10 und Abbildung 11). Reine Freizeitroutes, insbesondere Bikeroutes sind gemäss StrG nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Sie werden vom ARE festgelegt und sind im Plan der Velorouten nur zur Orientierung dargestellt und nur soweit, wie es für das Verständnis des Gesamtnetzes zweckmässig ist. Die Bikeroutes verlaufen weitgehend auf bestehenden Wegen. Als wesentliche Ergänzung ist derzeit eine durchgehende Verbindung zwischen Seelisberg und Bauen in Planung.

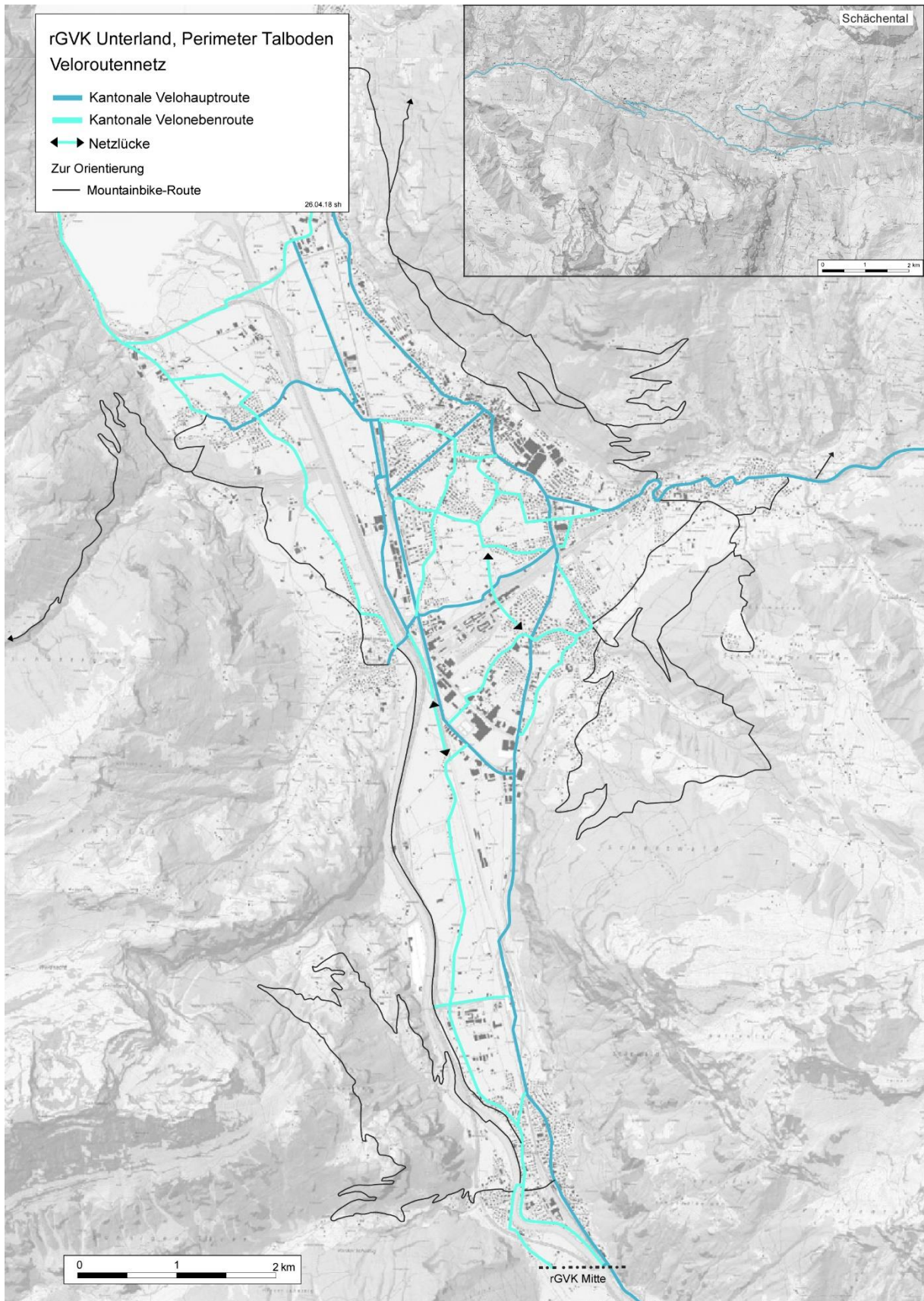


Abbildung 10: Kantonale Velorouten im Talboden und im Schächental (Entwicklungsziel)

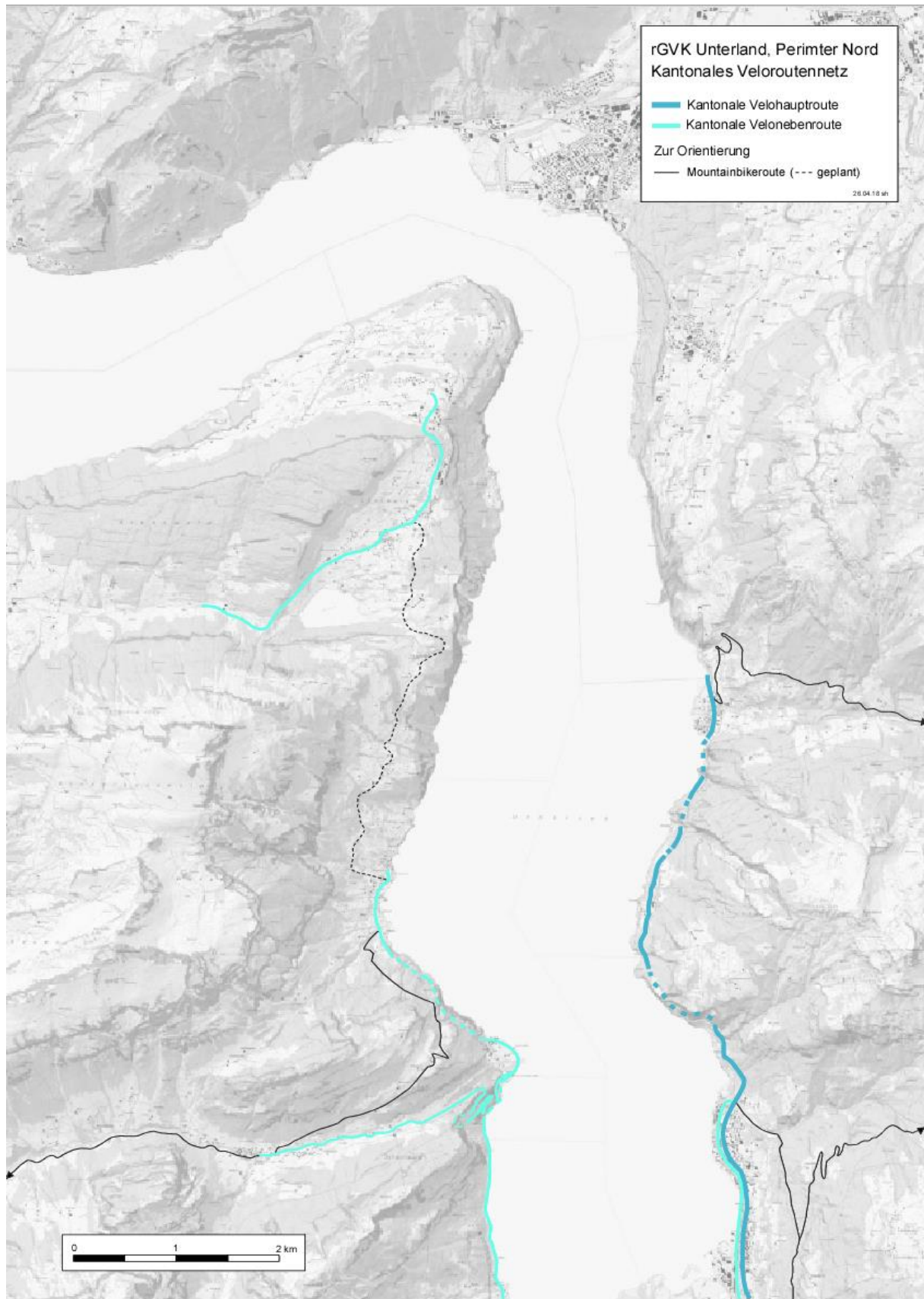


Abbildung 11: Kantonale Velorouten, nördliche Seegemeinden und Isenthal

## 9.2 Massnahmen für den Veloverkehr

Grundlagen für die Massnahmen im Veloverkehr bilden das Veloverkehrskonzept für den Talboden [4] und das Arbeitspapier „Veloroutennetz Seitentäler und Nord“ [7]. Aufgrund der Bedeutung der Velorouten und der Qualität der spezifischen Anlagen bzw. deren Mängel werden die einzelnen Infrastrukturmassnahmen abgeleitet. Sie sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt. Für jede Massnahme werden die Zuständigen bzw. die beteiligten Organisationen und die angestrebte Realisierungspriorität aufgeführt. Die Priorität ergibt sich aus bereits gefällten Beschlüssen oder vorliegenden Projektzeitplänen, den Zeiträumen des Agglomerationsprogramms und der langfristigen Massnahmenplanung im AfT. Die Angabe dient als Absicht im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK (2018) und wird periodisch anhand der Umsetzungsgrundsätze und übergeordneten Rahmenbedingungen überprüft.

Nr.	Beschrieb	Zuständig	Prio*
	<b>Massnahmen rGVK</b>		
V1	Altdorf/Flüelen: Erstellung Radverkehrsanlage Giessenstrasse und Bahnhofstrasse Abschnitt ARA-Bahnhof Flüelen	Kanton	2
V2	Altdorf: Bessere Veloführung Flüelerstrasse Abschnitt Moosbad-Spitalstrasse	Kanton	2
V3	Altdorf: Bessere Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost-Seedorferstrasse	Kanton	2
V4	Bürglen/Schattdorf: Bessere Veloführung Bereich Kreisel Schächen bis Langmattgasse und Gotthardstrasse bis Kollegium	Kanton	A, 1
V5	Bürglen/Schattdorf: Neue Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf mittels Rad/Fussweg im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)	Kanton	3
V6	Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg A2-Zubringer Abschnitt Breiteli	ATG	A
V7	Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt-Ortsbeginn Erstfeld	ATG	A
V8	Schattdorf: Netzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss-Riedstrasse)	Kanton	1
V9	Altdorf: Netzergänzung Eyschachen (ESP UT)	Kanton, Gde Altdorf	2
V10	Altdorf: Beidseitige Radstreifen Reussacherstrasse	Gde Altdorf	2
V11	Altdorf: Erstellung Rad-/Fussweg Byfangweg, Abschnitt Reussacherstrasse-Seedorferstrasse	Kanton	1
V12	Altdorf: Erstellung Velo- und Fussgängerverbindung Seedorferstrasse, Abschnitt Bahnunterführung-Reussbrücke	Kanton	1
V13	Altdorf/Seedorf: Erstellung Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse, Bereich Reussbrücke	Kanton	1
V14	Seedorf: Rückwärtige Verbindung Schulweg über Wydenmatt	Gde Seedorf	1
V15	Altdorf/Attinghausen: Bessere Veloführung Abschnitt Halbanschluss Altdorf Süd bis Attinghausen	ASTRA, Kanton	1
V16	Erstfeld: Erstellung Velo- und Fussgängerverbindung Abschnitt Schlossbergstrasse bis Plattentalbach	Kanton	3

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

V17	Altdorf/Seedorf/Flüelen:Optimierung Velo- und Fussverkehr im Reussdelta	Kanton, Gemeinden	3
V18	Sisikon: Tempo 30 im Siedlungskern und Rad- /Gehweg im übrigen Ortsbereich gemäss Projekt Axenstrasse	ASTRA, Kanton	3
V19	Axenstrasse, Tunnel Zingel: Sicherheitsmassnahmen für den Veloverkehr	ASTRA	2
V20	Erstellen des Plans der Radwege gemäss Art. 23 StrG im Einverständnis mit den Gemeinden.	Kanton	1

Die Massnahmenliste entspricht dem Handlungsbedarf und dem Planungsrahmen im Zeitpunkt der Erstellung des rGVK (2018). Bei der Projektierung werden die Massnahmen konkretisiert und bei Bedarf auf veränderte Randbedingung angepasst. Sofern es die verkehrliche Entwicklung erfordert können dabei auch neue Massnahmen definiert werden.

Bei der Beurteilung der Notwendigkeit einer getrennten Führung des Veloverkehrs auf Kantonsstrassen (Massnahme V20) gelangen die Erkenntnisse des Forschungsauftrages „Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer“ [8] zur Anwendung.

Bei Belastungen über 7'500 Fz/Tag sind in der Regel Radstreifen oder ein getrennter Rad-/Gehweg vorzusehen. Dabei stehen innerorts Radstreifen und ausserorts kombinierte Rad-/Gehwege im Vordergrund. Die Baudirektion erarbeitet auf der Grundlage des Verkehrsplans einen Plan, der die Radwege gemäss Art. 23 StrG bezeichnet. In diesem Rahmen werden, wo zweckmässig auch Sonderlösungen wie Kernfahrbahnen geprüft.

Bei der Projektierung von Radverkehrsanlagen ist zu prüfen, ob sich aus der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes besondere Anforderungen ergeben. Neue Erkenntnisse und Richtlinien werden laufend einbezogen.

Neben den Massnahmen auf den Strecken sind Massnahmen an den Zielpunkten und allgemeine Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des Veloverkehrs notwendig. Hierzu werden die folgenden Massnahmen definiert, welche z.T. Daueraufgaben darstellen und insbesondere im Rahmen des Agglomerationsprogramms im Talboden umgesetzt werden sollen:

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	<b>Massnahmen rGVK</b>	
V21	Allgemeine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr	Kanton, Gemeinden
V22	Allgemeine Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs als Teil Mobilitätsmanagement	Kanton, Gemeinden
V23	Vollständige Signalisation für den Veloverkehr einrichten	Kanton, Gemeinden
V24	Veloabstellanlagen bei den multimodalen Drehscheiben (Kantonsbahnhof Altdorf Ost und West, Bahnhof Erstfeld) sowie bei den ÖV-Knotenpunkten und wichtigen ÖV-Haltestellen vorsehen*	SBB, Kanton, Gemeinden

\*Im Agglomerationsprogramm wurde eine Liste mit folgenden Standorten und ungefährem Realisierungshorizont eingereicht: Eggberge, Seilbahn; Altdorf innerorts, Standort 1; Altdorf innerorts, Standort 2; Kollegium; Post Schattdorf; Tellpark Schattdorf; Post Bürglen; Hartolfingen Bürglen; Kreisschule Seedorf; Reussstrasse Seedorf; Attinghausen innerorts; Lindenriet Erstfeld; Birtschen Erstfeld.

Bei den wichtigen Abstellanlagen sollen Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden.

### 9.3 Fusswegnetze

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

Zwischen den Siedlungsgebieten bzw. den Gemeinden werden Fusswege entlang der Kantonsstrassen vorgesehen, wenn die Fussverbindungen im Alltagsverkehr eine gewisse Bedeutung aufweisen und die Verkehrsmenge einen Fussgängerschutz bedingt. Die reinen Freizeitleitwege (Wanderwege) sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans. Sie werden durch das ARE geplant und ausserhalb des rGVK dargestellt.

### 9.4 Massnahmen für den Fussverkehr

Die Massnahmen für den Fussverkehr umfassen einerseits die Ergänzung und Anpassung von Trottoirs entlang von kantonalen Strassen und die Behebung von Sicherheitsdefiziten. Im Weiteren werden wesentliche Verbesserungen mit den FlaMa zur WOV in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf erreicht.

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

Kantonsstrasse innerorts: in der Regel beidseitige Trottoirs

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

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

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

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	<b>Übergeordnete Massnahmen</b>	
FB 1	Durchgehende Personenunterführung am Kantonsbahnhof Altdorf	SBB, Kanton, Gde Altdorf
	<b>Massnahmen rGVK</b>	
F 1	Ergänzung/Anpassung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen im Rahmen von Strassenprojekten	Kanton
F 2	Behebung von Sicherheitsproblemen, insbesondere bei Fussgängerstreifen und behindertengerechte Ausgestaltung der Querungen	Kanton, Gemeinden
F 3	Sicherstellung der Abstimmung zwischen kantonalen und kommunalen Fusswegnetzen im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Planungen	Kanton, Gemeinden



## 10 Gesamtmassnahmen

Neben den Infrastrukturmassnahmen sind auch organisatorische bzw. strategische Massnahmen (Gesamtmassnahmen) als Daueraufgaben vorgesehen, um die angestrebten Veränderungen im Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen zu erreichen. Diese Massnahmen umfassen:

Nr.	Beschrieb	Zuständig
	<b>Massnahmen rGVK</b>	
G 1	Parkplatzbewirtschaftung in Altdorf	Gde Altdorf
G 2	Parkplatzmanagement in den weiteren Gemeinden des Talbodens	Gemeinden
G 3	Mobilitätsmanagement zur Förderung von ÖV und Langsamverkehr sowie umweltschonendem Verkehrsverhalten insbesondere im Talboden	Kanton, Gemeinden

Mit dem Parkplatzmanagement in Altdorf (G1) wird eine Optimierung der Parkplatzstandorte und eine gesamthafte Bewirtschaftung der Parkplätze angestrebt. Diese soll zu einer Reduktion des Parksuchverkehrs in Altdorf führen und die Förderung des ÖV bzw. des Veloverkehrs unterstützen.

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

Die Massnahme Mobilitätsmanagement (G3) soll im Talboden 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.

## 11 Wirkung des rGVK

### 11.1 Gesamtwirkung des rGVK für den Talboden

Die Baudirektion hat 2014 eine vertiefte Wirkungsanalyse für das rGVK Unteres Reusstal (2011) [9] durchführen lassen. Darin wurde eine Vergleichswertanalyse für die WOV mit unterschiedlichen Begleitmassnahmen (geplante FlaMa / Sperrung des Zentrums / keine FlaMa) durchgeführt.

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung wurden nach vier Oberzeilen gegliedert und sind nachstehend zusammengefasst:

#### *Qualität des Gesamtverkehrssystems verbessern*

- Sofern mit der WOV die FlaMa umgesetzt werden, verbessert das rGVK Unteres Reusstal die Qualität des Gesamtverkehrssystems massgebend. Dies gilt für alle Verkehrsmittel.
- Eine Aufwertung des Strassenraums im Bereich der Gotthardachse entfaltet erhebliche Potenziale für den Langsamverkehr, zum einen durch die Entlastung vom MIV, zum anderen durch die Möglichkeit von infrastrukturellen Anpassungen.
- Die Entlastung bewirkt einen effizienteren Busverkehr entlang der ÖV-Hauptachse.
- Schliesslich erfährt der MIV eine Verbesserung, da das heutige Staurisiko zur Hauptverkehrszeit beseitigt und die Nachfrage auf angemessene Verkehrswege (WOV) gelenkt wird.

#### *Siedlung und Umwelt entlasten*

- Die siedlungsplanerischen Zielsetzungen des Kantonalen Richtplans Uri werden durch das rGVK Unteres Reusstal in vollem Umfang erfüllt, sofern die FlaMa verwirklicht werden. Diese müssen die verkehrliche Wirksamkeit der neuen Infrastrukturen sicherstellen.
- Der Siedlungsraum entlang der Gotthardachse wird massgebend aufgewertet, die Belastung der Einwohner und Einwohnerinnen durch Lärm und Schadstoffe sinkt spürbar, und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum steigt.
- Gestört werden indes die ebenfalls für die Attraktivität der Orte im Unteren Reusstal bedeutsamen Erholungsfunktionen: in geringer Weise die landschaftliche Qualität durch Realisierung der West-Ost-Verbindung, spürbar im potenziellen Erholungsraum Schächenwald, der einer verstärkten Lärmimmission ausgesetzt ist.

#### *Wirtschaftsentwicklung fördern*

- Die Entwicklungsschwerpunkte, Arbeitsplatzgebiete und Einkaufsgebiete erhalten mit dem rGVK Unteres Reusstal eine deutliche verbesserte Erschliessung. Das gilt insbesondere für den MIV, aber auch für den Langsamverkehr und den ÖV. Massgebend sind dabei die direktere überregionale Anbindung durch die WOV und den A2-Halbanschluss sowie die Entlastungswirkungen entlang der bestehenden Gotthardachse, wodurch sich die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems erhöht.
- Zusammen mit den FlaMa ist eine weitere Verbesserung zu erwarten: Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs steigt, und der Langsamverkehr wird attraktiver.

#### *Ökologie/Wald schützen*

- Die Auswirkungen auf die Ökologie konzentrieren sich auf den Schächenwald, der sein Potenzial als Freifläche für den Austausch der Arten nicht in vollem Umfang realisieren kann. Gegenüber heute, wo der Schächenwald bereits durch die Schächenschale und die Einzäunung schlecht vernetzt ist, stellt die West-Ost-Verbindung jedoch keine grosse Verschlechterung dar. Die Verschlechterungen für das Waldareal an sich werden durch Ersatzmassnahmen kompensiert.

## 11.2 Spezifischer Nutzen der WOV

Das rGVK Unteres Reusstal entlastet die Bevölkerung entlang der heutigen Hauptverkehrsachse in den Siedlungskernen deutlich von Lärm und Luftschadstoffen. Die Verkehrsumlagerung kann an einigen Orten – vor allem entlang der West-Ost-Verbindung und auf der Nationalstrasse – zu einer Zunahme der Belastungen führen, allerdings zumeist auf tiefem Niveau und beschränkt auf relativ wenige Einwohnerinnen und Einwohner.

Die WOV führt zusammen mit den FlaMa im Siedlungsgebiet zu einer starken Verkehrsreduktion, die teilweise bis zu 60% beträgt.

Im Einzelnen werden folgende Teilziele mit der WOV und den FlaMa erreicht:

- Die Luft- und Lärmbelastung im Zentrum von Altdorf sowie in den Wohnsiedlungen entlang der Gotthardstrasse in Schattdorf wird massiv reduziert. Dies führt zu einer Steigerung der Lebensqualität in diesen Gebieten.
- Die Siedlungsgebiete werden vom reinen Durchgangsverkehr befreit.
- Die Gotthardstrasse zwischen Flüelen und Schattdorf wird vom Schwerverkehr wesentlich entlastet. Ein Grossteil der Lastwagen gelangt über den neuen A2 Halbanschluss Altdorf Süd direkt in die Industrie- und Gewerbebezonen. Die Gotthardstrasse soll nur noch durch Lieferdienste und Quellverkehr benutzt werden.
- Der unerwünschte Schleichverkehr durch Quartiere wird verhindert.
- Die Linienbusse können die Anschlüsse besser garantieren.
- Die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wird verbessert. Sowohl die Fussgänger als auch die Velofahrer erhalten mehr Platz und werden nicht mehr vom Durchgangsverkehr bedroht oder verdrängt.

## 11.3 Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes

In Anlehnung an die Auflistung im AP werden die Massnahmen des rGVK den vier vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien zugeteilt. Für jede Massnahme wird in der nachstehenden Tabelle dargestellt, zu welchem Unterkriterium diese einen positiven Beitrag liefert. Im Unterschied zum AP werden die Teilkriterien betreffend Siedlung und Landschaft nicht aufgeführt.

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

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern				WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen						
1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	V1	V11	V21	1. Erhöhung der objektiven Sicherheit	S1	SB4	V12			
	V2	V12	V22		S2	SB5	V13			
	V3	V13	V23		S3	V1	V15			
	V4	V14	FB1		S4	V2	V16			
	V5	V15	F1		S5	V3	V18			
	V6	V16	F3		S6	V4	V19			
	V7	V17	SB5		S7	V6	V20			
	V8	V18	SB6		S8	V7	Ö7			
	V9	V19	G2		SB1	V8	F1			
	V10	V20			SB2	V10	F2			
			SB3	V11						
2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	Ö1	Ö6	Ö11	2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit	S1	S4	S7			
	Ö2	Ö7	Ö12							
	Ö3	Ö8	ÖB1							
	Ö4	Ö9	S10							
	Ö5	Ö10	G2							
3. Verbesserung des Strassennetzes	S1	S6	SB2					S2	S5	S8
	S2	S7	SB3					S3	S6	V14
	S3	S8	SB4							
	S4	S10	SB7							
	S5	SB1	SB8							
4. Verbesserung der Erreichbarkeit	S1	Ö3	V9							
	S9	Ö4	V10							
	S11	Ö8	V11							
	S12	V1	V12							
	SB1	V5	V13							
	SB4	V6	V16							
	SB7	V7								
	SB8	V8								
5. Verbesserung der Intermodalität	Ö1	S5	V24							
	Ö2	S9	G3							
	Ö10	V22								
6. Nachfrageseitige Massnahmen	V20	G2								
	G1	G3								
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern				WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern						
3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	S2	S7	Ö6	1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	S1	V6	V16			
	S3	S8	Ö8		SB1	V7	V17			
	S4	S11	Ö9		Ö1	V8	V18			
	S5	SB7	Ö10		Ö2	V9	V19			
	S6	SB8			Ö3	V10	V20			
					V1	V11	V21			
			V2	V12	V22					
			V3	V13	V23					
			V4	V14	G1					
			V5	V15	G2					
				2. Reduktion der Lärmemissionen	S1	V5	V16			
					SB1	V6	V17			
					SB7	V7	V18			
					SB8	V8	V19			
					Ö1	V9	V20			
					Ö2	V10	V21			
					Ö3	V11	V22			
					V1	V12	V23			
				V2	V13	G1				
				V3	V14	G2				
				V4	V15					

## 12 Umsetzung

Die Massnahmen für die einzelnen Verkehrsträger im vorliegenden rGVK sind mit einer Priorität versehen, welche einerseits die Bedeutung bzw. die Dringlichkeit der Realisierung abbildet und andererseits die im Zeitpunkt der Erstellung des Berichts (Frühling 2018) bekannten oder absehbaren Realisierungshorizonte berücksichtigt. Es ist leicht zu erkennen, dass der Umfang der Massnahmen zur Erreichung des vom Richtplan vorgezeichneten Zielbild für die Raum- und Infrastrukturgestaltung im Urner Unterland finanzielle Mittel des Kantons benötigt, die über einen längeren Zeitraum etappiert werden müssen. 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 grossen Linien der Umsetzung des rGVK ist jedoch, dass die übergeordneten Massnahmen (Ausbau Bahnanlagen Bahnhof Altdorf und Halbanchluss A2) und die Leuchtturm-Projekte des Kantons, insbesondere die WOV und die multimodale Drehscheibe Kantonsbahnhof Altdorf bereits festgesetzt und die Ausführung in Vorbereitung bzw. in Teilen bereits ausgelöst wurde.

Daraus leiten sich die Notwendigkeit der fristgerechten Umsetzung der damit verbundenen weiteren Massnahmen, insbesondere des neuen Buskonzepts und die flankierenden Massnahmen sowie die Neugestaltung des Zentrums von Altdorf und der Gotthardstrasse in Schattdorf ab.

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

Für die Massnahmen des AP ist alle vier Jahre ein Umsetzungsreporting zu erstellen. Es wird vorgesehen, dieses Reporting in geeigneter Form auf die Massnahmen ausserhalb des AP auszudehnen und fortzuschreiben. Damit wird eine Gesamtsicht gewährleistet, in der die kantonalen Massnahmen im Verkehrsbereich flächendeckend für das ganze Unterland beurteilt und bei Bedarf unter Berücksichtigung neuer Entwicklungen oder Rahmenbedingungen angepasst werden können. Insbesondere wird damit eine Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat ermöglicht, die notwendigen Prioritäten zu setzen, wenn sich zeigen sollte, dass die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen die verfügbaren Mittel übersteigen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass zusammenhängende Massnahmen nur teilweise umgesetzt werden.

## **Anhang**

**Anhang 1** Abkürzungsverzeichnis

**Anhang 2** Quellenverzeichnis

## Abkürzungsverzeichnis

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

## Quellenverzeichnis

- [1] Kanton Uri. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, 3. Generation, Bericht vom 4. August 2016 (RRB 13. September 2016).
- [2] Kanton Uri. rGVK Unteres Reusstal, Synthesebericht. 6. Juli 2011.
- [3] Justizdirektion Kanton Uri. Umsetzung RPG-Revision, Richtplananpassung 2016.
- [4] Amt für Tiefbau Kanton Uri. Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, TEAMverkehr.Zug. 3. August 2016.
- [5] Volkswirtschaftsdirektion Uri. Unteres Reusstal, ESP Urner Talboden, ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Schlussbericht. IBV Hüsler AG, Beilage im RRB vom 2. Juli 2013.
- [6] Amt für Tiefbau: Urner Talboden, Koordination der ÖV-Linien auf Kantons- und Gemeindestrassen, Bericht. IBV Hüsler. März 2017.
- [7] Kanton Uri, Amt für Tiefbau. rGVK Unterland, Herleitung des Veloroutennetzes für die Seitentäler und die nördlichen Seegemeinden, S-ce consulting AG. Februar 2017.
- [8] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).
- [9] Kanton Uri. Wirkungsanalyse Unteres Reusstal. September 2014.
- [10] Kanton Schwyz, N4, Generelles Projekt Etappen 1 und 3 Verkehrsgrundlagen. 24. Februar 2005.
- [11] Amt für Tiefbau Kanton Uri. Überprüfung der Linien 2 und 6 aufgrund der Vernehmlassung zum rGVK Unterland. IBV Hüsler AG. 9. März 2018.