



Regionales Gesamtverkehrskonzept Mitte

Synthesebericht

Fassung für die Vernehmlassung

Vorabzug RRA

Altdorf, 8. August 2017

Impressum

Herausgeber

Kanton Uri, Regierungsrat
6460 Altdorf

Bearbeitung

S-ce consulting AG
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

Dokument

Version: v0.99 / Datum: 08.08.17 / Status: Vorabzug RRA

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	IV
1	Inhalt und Abgrenzung	1
1.1	Einleitung	1
1.2	Aufgabe gemäss Strassengesetz	1
1.3	Aufbau und Gliederung.....	1
1.4	Inhaltliche Abgrenzungen	3
1.5	Perimeter Mitte	4
2	Vorgehen und Grundlagen.....	5
2.1	Vorgehen	5
2.2	Grundlagen	5
3	Raumentwicklung gemäss kantonalem Richtplan	6
3.1	Grundsätze.....	6
3.2	Raumstruktur.....	6
3.3	Raumkonzept.....	7
3.4	Entwicklungsschwerpunkte	8
3.5	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose	8
3.5.1	Bevölkerungsprognose	8
3.5.2	Beschäftigtenprognose.....	8
4	Mobilitätsentwicklung.....	9
4.1	Strassenverkehr	9
4.1.1	Ausgangslage	9
4.1.2	Zukünftige Entwicklung	9
4.2	Öffentlicher Verkehr	9
4.2.1	Ausgangslage	9
4.2.2	Zukünftige Entwicklung	9
4.3	Langsamverkehr.....	9
4.3.1	Ausgangslage.....	9
4.3.2	Zukünftige Entwicklung	10
5	Ziele und Handlungsbedarf Mobilität	11
5.1	Koordinierte Konzeption über alle Verkehrsarten.....	11
5.2	Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems	11
5.3	Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems	11
6	Strategien	12
6.1	Gesamtstrategien	12
6.2	Teilstrategien öffentlicher Verkehr.....	12
6.2.1	Übersicht	12
6.2.2	Angebotsgrundsätze für die regionale ÖV-Erschliessung	12
6.3	Teilstrategien Strassenverkehr	13
6.4	Teilstrategien Langsamverkehr.....	14
6.4.1	Abgrenzung	14
6.4.2	Teilstrategien Veloverkehr	14

6.4.3	Fussverkehr	14
7	ÖV-Netz und Massnahmen	15
7.1	ÖV-Netz im Gebiet Erstfeld bis Göschenen	15
7.2	Massnahmen ÖV.....	17
8	Strassennetz und Massnahmen	18
8.1	Kantonales Strassennetz.....	18
8.2	Massnahmen im Strassennetz.....	20
9	Langsamverkehrsnetze und Massnahmen	21
9.1	Veloroutennetz	21
9.2	Fusswegnetze	21
9.3	Massnahmen für den Veloverkehr	23
° Im Agglomerationsprogramm wurde eine Liste mit folgenden Standorten und ungefährem Realisierungshorizont eingereicht: Gemeindehaus Silenen; Efibach Silenen; Schulhaus Amsteg		
9.4	Massnahmen für den Fussverkehr.....	23
10	Wirkung des rGVK	25
10.1	Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes	25
11	Umsetzung.....	26
Anhang	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri	2
Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans	3
Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Mitte	4
Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Mitte	7
Abbildung 5: Angebotsgrundsätze für den öffentlichen Regionalverkehr	13
Abbildung 6: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Mitte	16
Abbildung 7: Kantonales Strassennetz Bereich Mitte	19
Abbildung 8: Kantonale Velorouten im Bereich Mitte	22

0 Zusammenfassung

Das neue Strassengesetz des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, sieht vor, dass ein kantonaler Verkehrsplan zu erarbeiten ist. Der Inhalt des Verkehrsplans entspricht weitgehend demjenigen eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK). Die Baudirektion hat deshalb beschlossen, den Verkehrsplan für den ganzen Kanton in Form von drei rGVKs zu erarbeiten. Der Bereich Mitte umfasst die Gemeinden Silenen, Gurtellen und Wassen.

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 wurden. Für den Bereich Mitte werden spezifische Zielsetzungen ergänzt. Es werden vier Gesamtstrategien für das Verkehrssystem formuliert, die mit Teilstrategien für die verschiedenen Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Strassenverkehr und Langsamverkehr) konkretisiert werden.

Aus den Strategien werden die kantonalen Verkehrsnetze abgeleitet und abgebildet. Für den öffentlichen Verkehr wird das Buskonzept definiert, welches auf das neue Bahnkonzept abgestimmt wird. Das kantonale Strassennetz wird nach den Funktionen der Strassen gegliedert. Das Netz der kantonalen Velorouten wird einheitlich hergeleitet und erstmals festgelegt. Es ist unterteilt in kantonale Haupt- und Nebenrouten.

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 23 Massnahmen und Massnahmenbündel aufgeführt, wovon 6 den öffentlichen Verkehr, 6 den Strassenverkehr und 11 den Langsamverkehr betreffen.

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 Reduktion der Umweltbelastungen, womit die Zielsetzung des Richtplans nach einer Unterstützung einer nachhaltigen Entwicklung erfüllt wird.

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

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

1 Inhalt und Abgrenzung

1.1 Einleitung

Der Kanton Uri hat in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um die Entwicklungsmöglichkeiten als Arbeit und Wohnkanton zu konkretisieren. Neben der Siedlungsentwicklung wurde auch die Mobilitätsentwicklung geplant. In den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) für den Talboden und für Ursern wurden die Massnahmen zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems dargestellt.

Die ländlichen Gemeinden Silenen, Gurtellen und Wassen haben einen vielfältigen Austausch mit diesen zwei Entwicklungsräumen und werden insbesondere wirtschaftlich und verkehrlich von den Veränderungen in diesen Räumen beeinflusst.

Im Hinblick auf den zu erstellenden Verkehrsplan für den Gesamtkanton ist es deshalb zweckmässig, auch für die Gemeinden im mittleren Kantonsgebiet ein rGVK zu erarbeiten.

1.2 Aufgabe gemäss Strassengesetz

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

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

² *Der Verkehrsplan enthält insbesondere Aussagen über:*

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

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

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

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

1.3 Aufbau und Gliederung

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

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

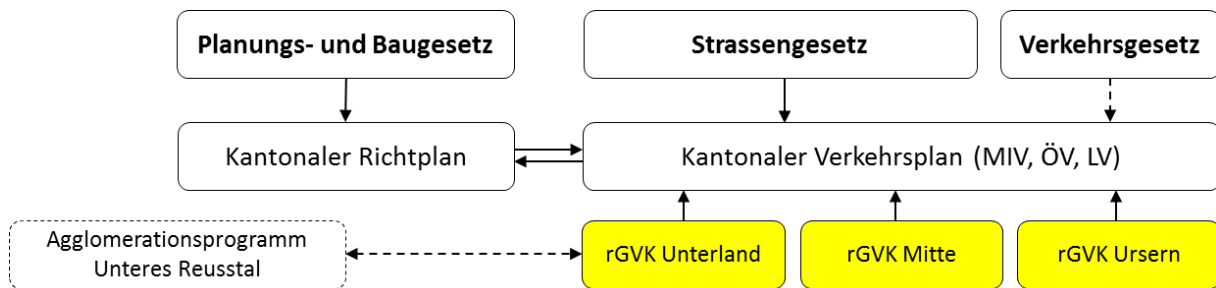


Abbildung 1: Übersicht über die Planungsinstrumente im Kanton Uri

Der Bund hat 2004 einen Agglomerationsfonds eingeführt, aus dem Verkehrsprojekte in den einzelnen Agglomerationen Beiträge erhalten, wenn sie zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrssystems beitragen. Neu werden die Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) gespiesen. Die Gemeinden im unteren Reusstal bilden gemäss der neuen Definition des Bundesamts für Statistik eine Agglomeration, so dass 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 und wird derzeit zusammen mit den Programmen der anderen Agglomerationen vom Bund geprüft. Im Jahr 2018 wird das Parlament über die Beiträge für die Programmperiode 2019-2022 entscheiden. An die bewilligten Projekte werden Beiträge von 30-50 % der Kostenschätzung gesprochen. Die restlichen Kosten (50-70%) 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, Gurtnellen und Wassen)
- Ursern (inkl. Göschenen)

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

Nach der Erarbeitung und Verabschiedung der drei rGVK durch den Regierungsrat werden die Festlegungen für den gesamten Kanton im Verkehrsplan 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.

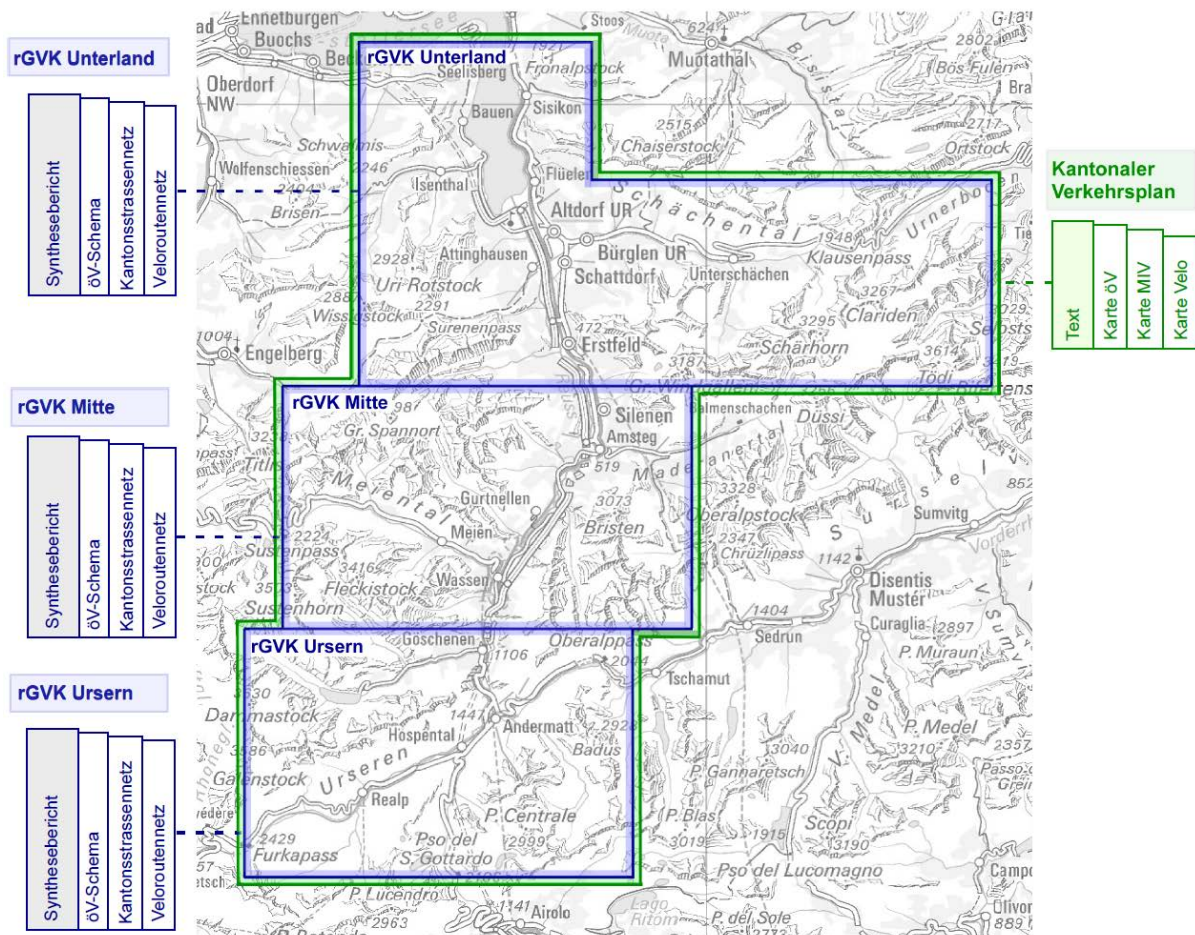


Abbildung 2: Perimeter der rGVK und des Verkehrsplans

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 2011 zusammen mit dem Urserntal behandelt, weil der Bezug zu Andermatt und den Skiinfrastrukturen des Urserntals bedeutend ist und nach einer einheitlichen Bearbeitung verlangt.

1.4 Inhaltliche Abgrenzungen

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

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

1.5 Perimeter Mitte

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



Abbildung 3: Gliederung der rGVK und Perimeter rGVK Mitte

Der Perimeter „Mitte“ umfasst die Gemeinden Silenen, Gurtnellen und Wassen.

2 Vorgehen und Grundlagen

2.1 Vorgehen

Das rGVK Mitte wird erstmals erstellt. Die Probleme und Anliegen von regionaler Bedeutung wurden zusammen mit den Gemeinden analysiert und die entsprechenden Massnahmen festgelegt.

2.2 Grundlagen

Von besonderer Bedeutung für die Ergebnisse/Massnahmen und die Abstimmung mit dem Unterland sind die folgenden Dokumente:

- Kantonaler Richtplan 2016 [3]
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (2016) [1]
- Vernehmlassungsentwurf rGVK Unterland 2017 [2]
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal 2016 [4]

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. Er hat dazu u.a. die folgenden Grundsätze formuliert:

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

3.2 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 Gurtellen, 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 Urserental unterschieden. Die Bedeutung, Funktion und Stärkung des Hauptentwicklungsraums, des ländlichen Entwicklungsraums und der Tourismusentwicklungsräume erfolgen in enger Abstimmung.

Die Gemeinden des Kantons Uri werden durch die vier unterschiedlichen Gemeindetypen Hauptzentrum (Altdorf), Regionalzentrum (Erstfeld und Andermatt), zentrumsnahe Gemeinde (Attinghausen, Bürglen, Flüelen, Schattdorf und Seedorf) und ländliche Gemeinde (Bauen, Göschenen, 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 Urserental 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 den Bereich Mitte.

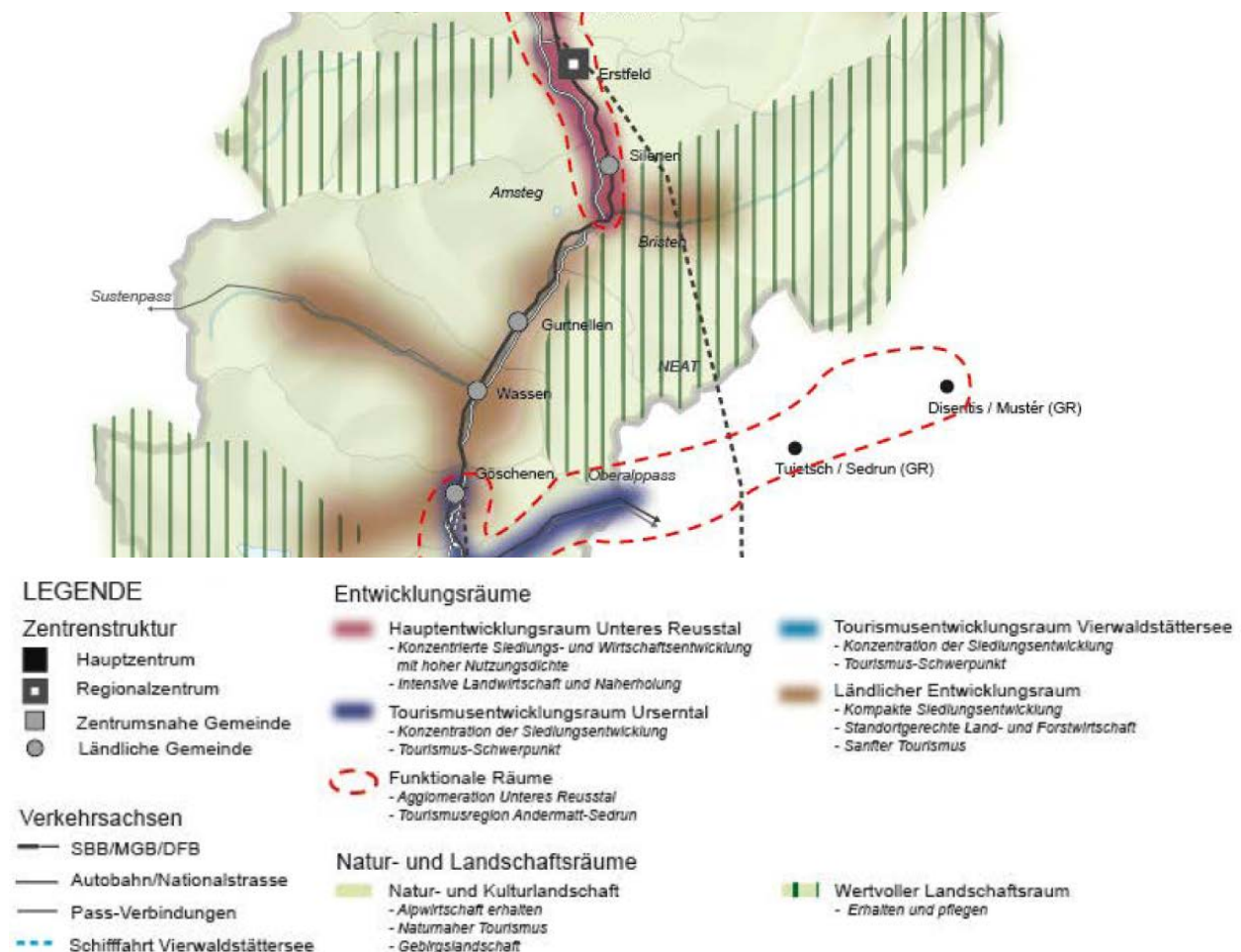


Abbildung 4: Raumkonzept Uri, Synthesekarte, Ausschnitt Bereich Mitte

3.4 Entwicklungsschwerpunkte

Die Gemeinden der Mitte sind einerseits auf die Regionalzentren Erstfeld und Andermatt ausgerichtet und andererseits auf gute Verbindungen zum Hauptbahnhof Altdorf und den Entwicklungsschwerpunkten des Urner Talbodens angewiesen.

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 mit einer Zunahme der Bevölkerung im Gesamtkanton um 8.5 % auf rund 39'000 Einwohner bis 2040. Im Richtplan wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Bei den ländlichen Gemeinden wird unterschieden ob sie im Hauptsiedlungsraum liegen (Silenen), wo eine Bevölkerungszunahme von 4.5% angestrebt wird, oder ob sie ausserhalb liegen (Gurtellen, Wassen) wo die angestrebte Bevölkerungszunahme 4.0 % beträgt.

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. Für Erstfeld rechnet der Kanton mit weniger als 10% Wachstum. 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 dürfte sich der Schwerpunkt der Aktivitäten weiter in den Gebieten des Talbodens und in Ursern konzentrieren.

4 Mobilitätsentwicklung

4.1 Strassenverkehr

4.1.1 Ausgangslage

Im Bereich Mitte treten keine hohen Verkehrsbelastungen im kantonalen Strassennetz auf. Die höchsten Werte werden auf folgenden Stellen im Strassennetz verzeichnet (durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV, 2015, gerundet):

- Amsteg, Gotthardstrasse: 2'600 Fz/d
- Wassen, Gotthardstrasse: 2'000 Fz/d

Neben den absoluten Zahlen ist festzuhalten, dass bei Stau auf der A2 häufig Ausweichverkehr auf der Gotthardstrasse zwischen Wassen und Göschenen und teils auch zwischen Amsteg und Wassen auftritt.

4.1.2 Zukünftige Entwicklung

Die täglichen Verkehrsmengen auf der Gotthardstrasse sind gering, sodass die zukünftige Entwicklung von untergeordneter Bedeutung ist und keine Prognosen erstellt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Verkehrsspitzen auf der Gotthardautobahn weiter zunehmen werden und damit der Druck auf die Gotthardstrasse als Ausweichachse zukünftig noch steigen wird. Um zusätzlichen Ausweichverkehr zu vermeiden, hat das ASTRA in Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri einen Verkehrsmanagementplan erarbeitet, der Abflussdosierungen an den Ausfahrten Wassen, Amsteg und Erstfeld bei Stau auf der Autobahn vorsieht.

Mit dem Bau der 2. Röhre des Gotthardstrassentunnels werden keine wesentlichen Mehrbelastungen des kantonalen Strassennetzes erwartet. Einerseits wird der Verkehr im heutigen Tunnel durch die Baustelle nicht beeinträchtigt und andererseits hat der Kanton in der Vernehmlassung zum Generellen Projekt klare Forderungen zum Bahntransport von grossen Materialmengen gestellt um eine Mehrbelastung durch Strassentransporte zu vermeiden.

4.2 Öffentlicher Verkehr

4.2.1 Ausgangslage

Der Bereich Mitte ist dadurch gekennzeichnet, dass die Siedlungsgebiete ausserhalb der Einzugsgebiete der Bahn liegen. Deshalb besteht bereits heute eine Buslinie (Bahnersatz) zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

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 Weg-Etappen liegt.

4.2.2 Zukünftige Entwicklung

Die Zunahme der Nachfrage im öffentlichen Verkehr wird sich im ländlichen Raum gemäss dem Wachstumstrend entwickeln.

Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass auch der MIV gemäss Trend weiterwächst, sodass sich am tiefen Modal Split-Anteil des ÖV nichts ändert.

4.3 Langsamverkehr

4.3.1 Ausgangslage

Zum Langsamverkehr, insbesondere zum Veloverkehr liegen keine Datenerhebungen vor.

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen im Bereich Mitte gering ist.

4.3.2 Zukünftige Entwicklung

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und der topographischen Lage ist keine wesentliche Zunahme des Langsamverkehrs zu erwarten.

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) und des strassengebundenen ÖV berücksichtigen.

5.2 Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Für das Verkehrssystem der Mitte werden die Ziele entsprechend der weniger starken Entwicklung wie folgt formuliert:

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

5.3 Handlungsbedarf für die Entwicklung des Verkehrssystems

Der Handlungsbedarf im Talboden betrifft weitgehend auch die übrigen Kantonsgebiete, da die meisten Verkehrsbedürfnisse regionale Verbindungen mit dem Talboden betreffen. Im Bereich Mitte besteht zusätzlich der folgende Handlungsbedarf:

- Regionale ÖV-Verbindungen auf die Verknüpfungen in Göschenen und Erstfeld sowie auf das Hauptzentrum Altdorf und das Regionalzentrum Andermatt ausrichten.
- Umsteigepunkte zwischen den Buslinien der Randgebiete und den Bahn- und Buslinien im Talboden stärken.
- Zuverlässige Strassenverbindungen zwischen den Randgebieten und dem Kantonszentrum 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 Bereich Mitte wird durch die Strategien im Urner Talboden mitbestimmt. Diese bilden deshalb Bestandteil der Gesamtstrategien:

- Der öffentliche Verkehr wird auf den Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet und das Angebot im Agglomerationsraum gestärkt, um einen höheren Verkehrsanteil zu erreichen.
- Die Strassen und die ÖV-Verbindungen im Bereich Mitte werden so sichergestellt, dass diese Gebiete einen zuverlässigen Zugang zum Talboden haben und die regionalen Verbindungen insbesondere zum Regionalzentrum Andermatt gewährleistet sind.
- Es wird ein vernetztes Mobilitätsangebot von ÖV, MIV und LV geschaffen, das insbesondere im Talboden 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 im Bereich Mitte ab:

- Die Bahnverbindungen im Fernverkehr werden über den Kantonsbahnhof Altdorf und sowie die Bahnhöfe Erstfeld und Göschenen sichergestellt.
- Der Kantonsbahnhof Altdorf wird als zentrale ÖV-Drehscheibe etabliert.
- Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr wird nach einheitlichen Grundsätzen erstellt und soweit wirtschaftlich vertretbar gestärkt.
- Die Anbindung der Gemeinden im Bereich Mitte wird auf die Bedürfnisse der Berufspendler, der Verknüpfung mit dem Bahnverkehr und auf Besucher des Hauptzentrums Altdorf 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. Diese ist gemäss Verordnung über die Personenbeförderung für alle Siedlungen mit einer ganzjährigen Bevölkerung von mindestens 100 Personen vorgesehen. Die Grundsätze gelten insbesondere für den Busverkehr und die zur Grundversorgung zählende Treib-Seelisberg-Bahn (TSB), die Luftseilbahn Schattdorf-Haldi (LSH) und die Schiffsverbindung Brunnen-Treib (SGV). Für die SBB und die MGBahn gelten sie nur soweit, wie der Bund keine darüber hinaus gehenden Vorgaben macht. 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 Gemeinden im Perimeter des rGVK Mitte 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 (Gemeinde-Fraktionen)	-	-		Amsteg ⁴ , Bristen, Silenen ⁴ , Wassen	Gurtellen Dorf, Gurtellen Wiler, Gurtellen Intschi
Normal- / Hauptverkehrszeiten (NVZ/HVZ) (06 – 20 Uhr)	15' Takt	15' Takt	30' Takt	60' Takt ^{1,4}	nachfrageabhängig ²
Spätverkehrszeiten (SVZ) (20 - 24 Uhr)	30' Takt	30' Takt	Fr/ Sa - Abend von 20-2 Uhr: Bedarfsbus ab Kantonsbahnhof	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig ³
Wochenende	NVZ/HVZ*: 15' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: 30' Takt SVZ*: 30' Takt	NVZ/HVZ*: Sa: 30' So: 60' SVZ*: Bedarfsbus 60'	nachfrageabhängig ³ Ausnahme: Silenen bis Göschenen auf der Hauptlinie: 60' (Bahnersatz)	nachfrageabhängig ³

¹ Evtl. Ausdünnung des Fahrplans in den Normalverkehrszeiten aus Wirtschaftlichkeitsgründen; Überprüfung im Einzelfall.

² Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob ein öffentliches Grundangebot (z.B. während den Pendlerzeiten) oder ein betriebsgestütztes Abhol-system (für Industrien) zweckmässig ist.

³ Spezifische Linien evtl. mit angepasstem Fahrplan oder Aufbau von flexiblen, anrufgesteuerten Angeboten.

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

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

Abbildung 5: 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.

Neben der Grunderschliessung im ÖV besteht für die Gemeinden der Randregionen 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 Strassenverkehr

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

- Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete wird in angemessener Qualität sichergestellt. Wo erforderlich, werden die entsprechenden Verantwortlichkeiten mit den Nachbarkantonen vereinbart.
- Der Schwerverkehr in den Seitentälern soll für den Versorgungsverkehr und die ansässigen Arbeitsstätten sichergestellt werden, soweit es wirtschaftlich tragbar ist.
- Die Strassenräume in den Siedlungsgebieten werden im Zuge von baulichen Sanierungen aufgewertet, insbesondere um die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

6.4 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 8).

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

Im Bereich Mitte sollen die Bedingungen für den Veloverkehr ebenfalls verbessert werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.

6.4.2 Teilstrategien Veloverkehr

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

- Die Anforderungen des Veloverkehrs werden angemessen berücksichtigt.
- Es wird ein qualitativ hochwertiges, durchlässiges und engmaschiges Wegenetz für Fuss- und Veloverkehr angeboten.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.
- Die Verkehrssicherheit wird 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 im Gebiet Erstfeld bis Göschenen

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. Zwischen Erstfeld und Göschenen wird die stündliche Busverbindung als Bahnersatz zur Erschliessung der Siedlungsgebiete beibehalten.

In Abbildung 6 ist das zukünftige Linienkonzept mit der grundsätzlichen Angebotsdichte dargestellt. Die genauen Fahrpläne und Anschlüsse werden im jeweiligen Fahrplanverfahren festgelegt. Der Fahrplan der Buslinien wird grundsätzlich auf die Anschlusssicherung an den Bahnhöfen ausgerichtet. Bedient eine Buslinie mehrere Bahnhöfe, so werden nach Möglichkeit diejenigen Anschlüsse gewährleistet, die den grössten Kundennutzen bringen. Die Grundlagen dazu sind in den ergänzenden Abklärungen zum Buskonzept ESP Talboden [5] zusammengestellt.

Folgende Besonderheiten sind zu erwähnen:

- Bahnanschluss in Göschenen
Aufgrund der Bedeutung der Verkehrsströme sind die Bahntransportketten (SBB-MGB) in Göschenen schlank von und nach Andermatt ausgerichtet. Das Urner Oberland (Bahnersatz) ist ebenfalls prioritär Richtung Regionalzentrum Andermatt (MGB) ausgerichtet. Eine zusätzliche Anbindung von und nach Süden (SBB) ist zum heutigen Zeitpunkt kaum nachgefragt, mit hohen Kosten verbunden und wirtschaftlich derzeit nicht umsetzbar.
- Bahnanschluss in Erstfeld
In Erstfeld ist der Anschluss zwischen der Buslinie und dem IR von/nach Norden gewährleistet.
- Wirtschaftlichkeit ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen
Ein zusätzlicher Bus-Kursumlauf, der einen ½-h-Takt zwischen Erstfeld und Göschenen (und umgekehrt) erlauben würde, ist wirtschaftlich nicht vertretbar und nicht finanzierbar. Es besteht bereits ein stündliches Parallelangebot zum Bus auf der Schiene, wodurch eine schnelle Direktverbindung zwischen Erstfeld und Göschenen (und umgekehrt) angeboten wird. Ein zusätzlicher Bus würde die Gotthard-Bergstrecke erheblich konkurrieren und in ihrem Bestand gefährden. Ein ½-h-Takt auf der Strasse generiert kaum Mehrkunden, sondern senkt die Wirtschaftlichkeit und den Kostendeckungsgrad. Die Mitfinanzierung durch den Bund wäre in Frage gestellt.

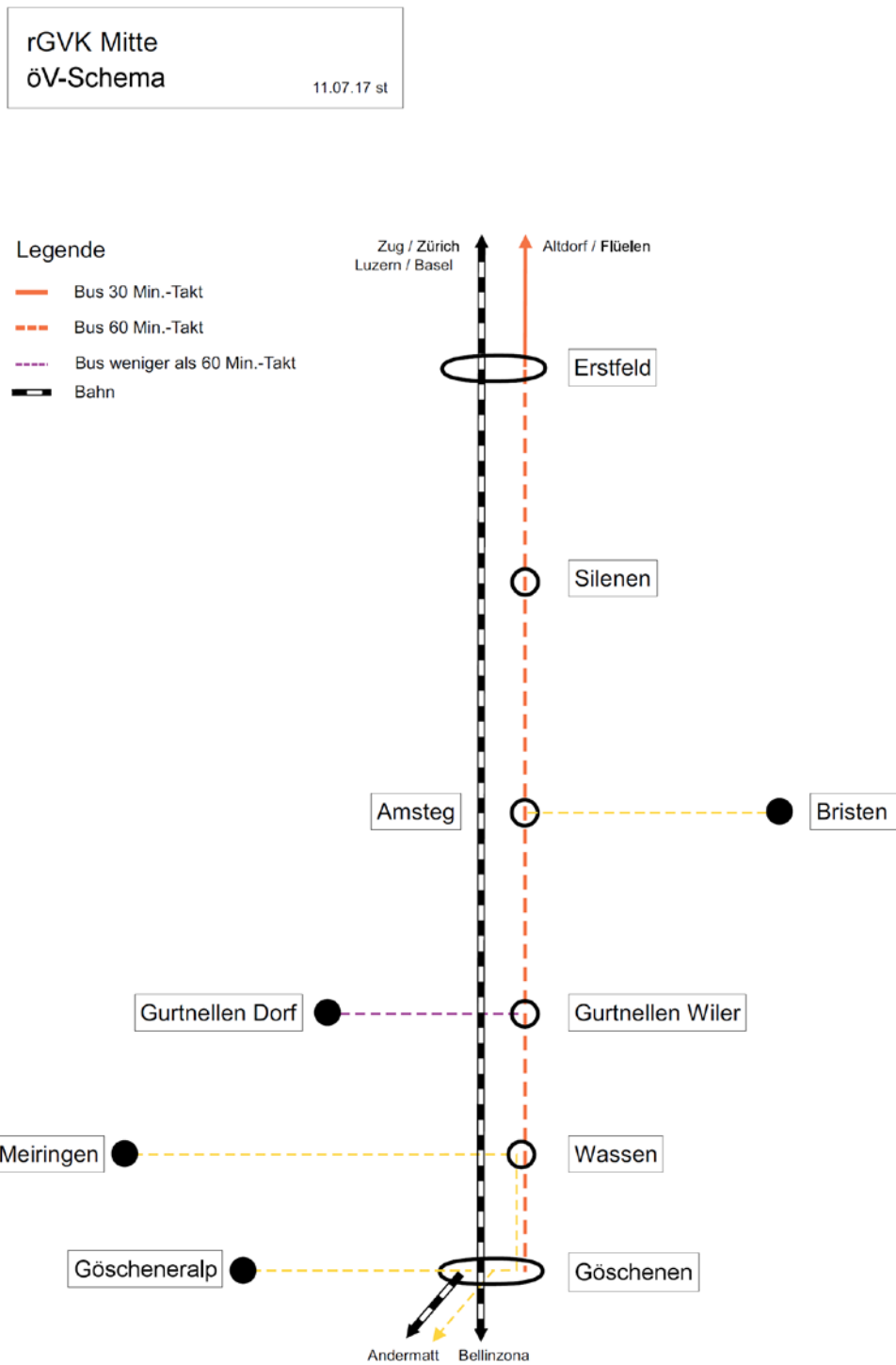


Abbildung 6: Liniennetzplan öffentlicher Verkehr Bereich Mitte

7.2 Massnahmen ÖV

Im Bereich Mitte ergibt sich wenig Massnahmenbedarf im Grundangebot, da das heutige Buskonzept beibehalten wird. Als wesentliche Massnahme ist die Neugestaltung des Postplatzes in Amsteg vorgesehen.

- multimodales Busterminal in Amsteg als Umsteigeknoten zwischen dem Bus im unteren Reusstal und in Richtung Maderanertal im Raum Post- und Beckplatz

Um die Zuverlässigkeit des Busbetriebs sicherzustellen, sind zukünftig neben den externen Störquellen auch die internen Störquellen möglichst zu reduzieren. Wesentliche, unberechenbare Zeitverluste entstehen durch den Billetverkauf in den Fahrzeugen. Mit den folgenden Massnahmen soll dem entgegengewirkt werden:

- Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge

Weiter stellt die Überprüfung der Sicherheit an den Bushaltestellen eine Daueraufgabe dar, die zu Optimierungen der Lage einzelner Haltepunkte führen kann.

- Überprüfung und Optimierung der Lage von Bushaltestellen (Daueraufgabe)

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

- Anpassung der Bushaltestellen an die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz

Schliesslich sollen die Bedürfnisse der Randgemeinden nach einer besseren Anbindung an den Kantonsbahnhof Altdorf und mögliche Massnahmen dafür in einer Konzeptstudie untersucht werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Massnahmen zusammengefasst.

Nr.	Beschrieb	Prio *
	Massnahmen im rGVK	
Ö1	multimodales Busterminal in Amsteg als Umsteigeknoten zwischen dem Bus im unteren Reusstal und in Richtung Maderanertal im Raum Post- und Beckplatz	2
Ö2	Verbesserung des Billetverkaufssystems bzw. Billetverkauf ausserhalb der Fahrzeuge	1
Ö3	Überprüfung und Optimierung der Lage von Bushaltestellen (Daueraufgabe)	1
Ö4	Anpassung der Bushaltestellen an die Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz	2
Ö5	Witterungsschutz bei wichtigen Haltestellen (zusammen mit Strassensanierungen)	1,2
Ö6	Konzeptstudie für die bessere Anbindung der Randgemeinden an den Kantonsbahnhof Altdorf	1

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

8 Strassennetz und Massnahmen

8.1 Kantonales Strassennetz

Die Erschliessung der Gemeinden im Bereich Mitte mit Kantonsstrassen erfolgt mit den Verbindungsstrassen, welche im Einklang mit ihrer Bedeutung und der Strategie Strasse in regionale und in lokale Verbindungsstrassen unterteilt sind.

Das Kantonsstrassennetz für das längerfristige Entwicklungsziel ist in der Abbildung 7 dargestellt.

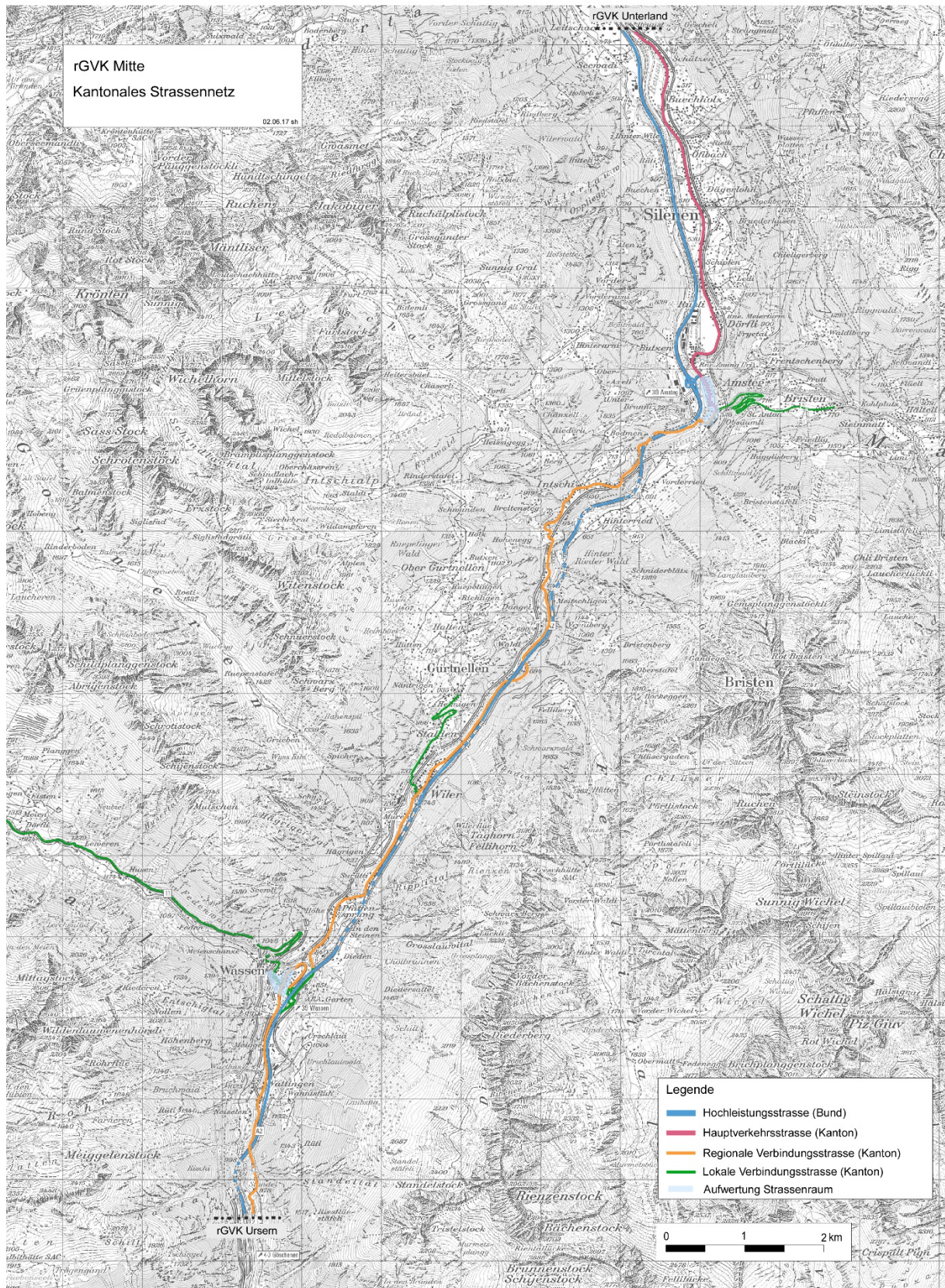


Abbildung 7: Kantonales Strassennetz Bereich Mitte

8.2 Massnahmen im Strassennetz

Das bestehende Kantonsstrassennetz im Bereich Mitte genügt grundsätzlich den Anforderungen der Erschliessung und der Leistungsfähigkeit. Als besonderes Problem besteht in den Sommermonaten der Rückstau zwischen Wassen und Göschenen, der durch den Ausweichverkehr bei Stau auf der A2 und der Überlast des Kreisels in Göschenen entsteht. Das ASTRA wird hier eine verkehrstechnische Optimierung vornehmen.

Weiter sind die Ortsdurchfahrten von Amsteg und Wassen heute sicherheitstechnisch und gestalterisch unbefriedigend. Sie werden mit einem Sanierungsprojekt aufgewertet. Die übrigen Probleme im Kantonsstrassennetz betreffen vor allem Konflikte mit dem Langsamverkehr. Die entsprechenden Massnahmen sind in Kapitel 9 beschrieben.

Nr.	Beschrieb	Prio *
	Übergeordnete Massnahmen	
SB 1	Verkehrstechnische Massnahmen am Kreisel Göschenen zur Verbesserung der Stausituation zwischen Wassen und Göschenen	A
SB 2	Abflussdosierung der Ausfahrten A2(37) Erstfeld, A2(38) Amsteg (bei Bedarf) und A2(39) Wassen bei Rückstau auf der Autobahn	A
	Massnahmen rGVK	
S 1	Aufwertung Strassenraum und Sicherheitsmassnahmen (z.T. Kernfahrbahn) in der Ortsdurchfahrt Amsteg	A
S 2	Aufwertung Strassenraum und Knotensanierung auf der Gotthardstrasse in Wassen	A
S 3	Aufwertung Strassenraum und Sicherheitsmassnahmen auf der Sustenstrasse in Wassen (mit S2)	A
S 4	Überprüfung und Anpassung der Funktionen und Erschliessungsqualitätsstufen (EQS) der Kantonsstrassen (Strategie Strasse)	1

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

9 Langsamverkehrsnetze und Massnahmen

9.1 Veloroutennetz

Im Rahmen der rGVK wird erstmals das Netz der kantonalen Velorouten erarbeitet. Im Urner Talboden wurde hierfür ein Veloverkehrskonzept erstellt [4]. Für die Erarbeitung des künftigen Veloroutennetzes wurden die Kriterien der VSS Normen beigezogen und das heutige Netz basierend auf den künftigen Verkehrsdaten 2025 in Qualitätsstufen eingeteilt. Ergänzt wurde die Analyse durch eine umfassende Mängelkarte und Auswertung der Unfallstatistik. Für den Bereich Mitte wurde diese Erarbeitung analog durchgeführt [6]. Das Dokument ist als Anhang 4 angehängt.

Das Veloroutennetz berücksichtigt die relevanten Wunschlinien, welche auf geeignete Verkehrsträger (Strasse, Weg) im Verkehrsnetz umgelegt werden. Bei der Umlegung der Wunschlinien „Alltagsverkehr (Arbeit, Versorgung, Schule)“ wird darauf geachtet, dass möglichst direkte Wege entstehen. Bei der Anwendung des Wunschliniennetzes „Freizeit“ hingegen werden zu Gunsten der optischen Attraktivität und der Sicherheit für spezielle Benutzergruppen (wie z.B. kleine Kinder) auch Umwege in Kauf genommen.

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

- Kantonale Hauptvelorouten:
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonomer oder überkommunaler Bedeutung.
- Kantonale Nebenvelorouten:
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonomer oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele.

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

Im Bereich Mitte, der nicht dicht besiedelt ist und 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 8). Reine Freizeittrouten, insbesondere Bikertrouten, werden vom ARE festgelegt und sind im Plan der Velorouten nur zur Orientierung und nur soweit, wie es für das Verständnis des Gesamtnetzes zweckmässig ist, dargestellt. Die Bikertrouten verlaufen weitgehend auf bestehenden Wegen.

9.2 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 Freizeitwege (Wanderwege) werden durch das Amt für Raumentwicklung geplant und ausserhalb des rGVK dargestellt.

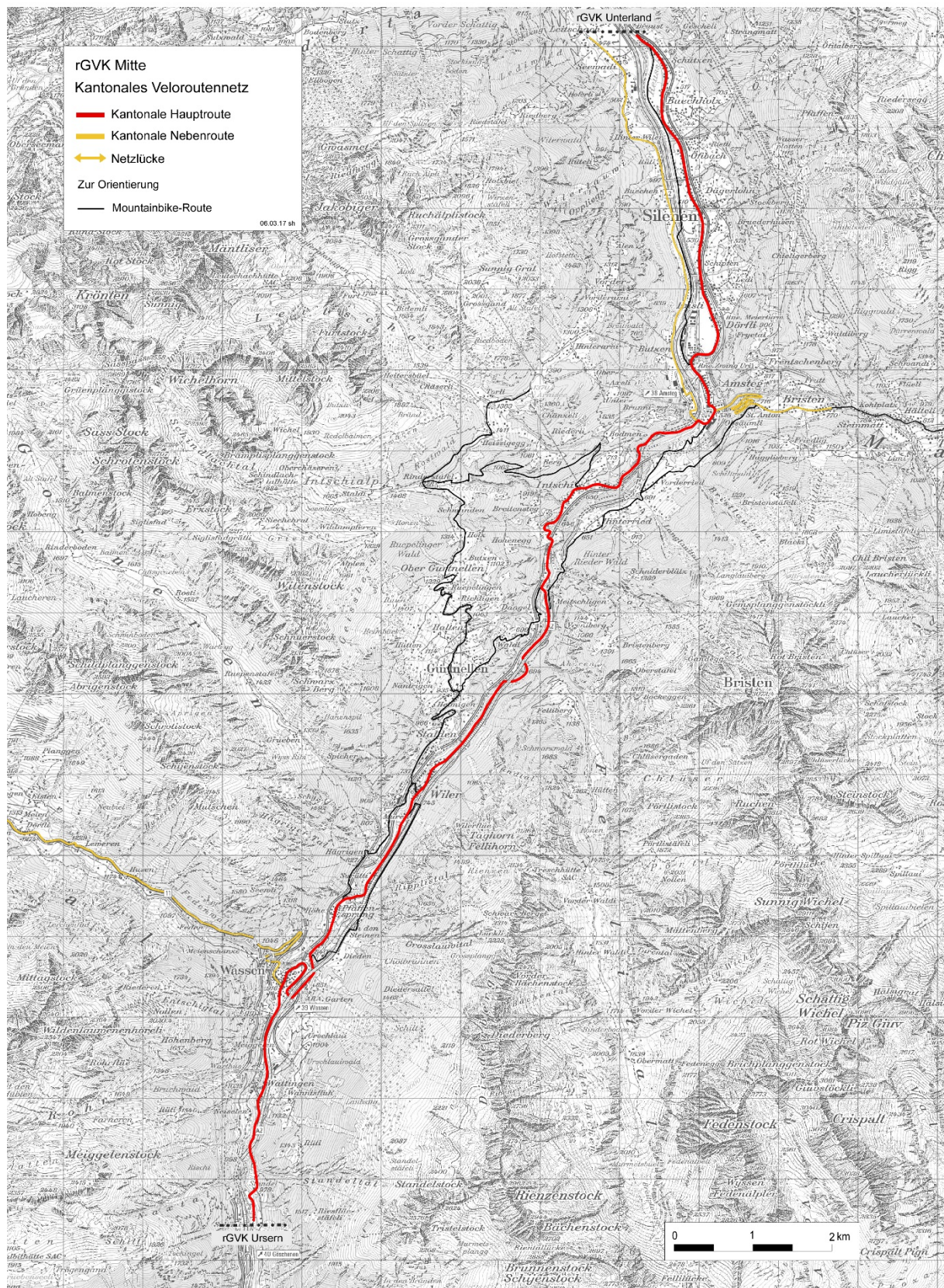


Abbildung 8: Kantonale Velorouten im Bereich Mitte

9.3 Massnahmen für den Veloverkehr

Grundlage für die Massnahmen im Veloverkehr bildet das Arbeitspapier „Veloroutennetz Mitte“ [6]. Aufgrund der Bedeutung der Velorouten und der Qualität der spezifischen Anlagen bzw. deren Mängel werden die folgenden Infrastrukturmassnahmen vorgesehen:

Nr.	Beschrieb	Prio *
V 1	Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch-Plattentalbach: Verbesserung Veloführung (Rad- / Fussweg)	1
V 2	Gotthardstrasse, Abschnitt Schützen bis Öfibach: Verbesserung Veloführung	1
V 3	Gotthardstrasse, Abschnitt Öfibach bis Ortsbeginn Amsteg: Verbesserung Veloführung	2
U-V16**	Erstfeld: Erstellung Velo- und Fussgängerverbindung Abschnitt Schlossbergstrasse bis Steinbruch	2

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“ [7] zur Anwendung. Aufgrund der tiefen Verkehrsbelastungen sind zwischen Amsteg und Göschenen sowie auf den Seitenstrassen keine Infrastrukturmassnahmen für Velofahrende erforderlich.

Neben den Massnahmen auf den Strecken sind Massnahmen an den Zielpunkten und allgemeine Massnahmen zur Attraktivierung und Förderung des Veloverkehrs notwendig. Hierzu werden die folgenden Massnahmen definiert, welche Daueraufgaben darstellen und laufend bzw. im Zusammenhang mit Strassenprojekten umgesetzt werden sollen:

V 4	Allgemeine Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr
V 5	Allgemeine Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs als Teil Mobilitätsmanagement
V 6	Vollständige Signalisation für den Veloverkehr einrichten
V 7	Veloabstellanlagen bei ÖV-Knotenpunkten und bei wichtigen ÖV-Haltestellen vorsehen°

° Im Agglomerationsprogramm wurde eine Liste mit folgenden Standorten und ungefährem Realisierungshorizont eingereicht: Gemeindehaus Silenen; Efibach Silenen; Schulhaus Amsteg.

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.

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:

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

** gemäss rGVK Unterland

Nr.	Beschrieb
F1	Ergänzung/Anpassung der Trottoirs entlang von Kantonsstrassen im Rahmen von Strassenprojekten
F2	Behebung von Sicherheitsproblemen, insbesondere bei Fussgängerstreifen
F3	Sicherstellung der Abstimmung zwischen kantonalen und kommunalen Fusswegnetzen im Rahmen der Genehmigung von kommunalen Planungen

10 Wirkung des rGVK

10.1 Wirkung des rGVK gemäss Wirksamkeitskriterien des Bundes

In Anlehnung an das rGVK Unterland werden die Massnahmen des rGVK Mitte den vier vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien zugeteilt. Für jede Massnahme wird in der nachstehenden Tabelle dargestellt, zu welchem Unterkriterium diese einen positiven Beitrag liefert.

Die Tabelle veranschaulicht, dass die Massnahmen des rGVK 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	S1 S2 S3 V1 V2	V3 V4 V5 V6 V7	U-V16 F1 F2 F3	1. Erhöhung der objektiven Sicherheit	Ö3 S1 S2	S3 V4 V6	F1 F2
2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	Ö1 Ö2 Ö3	Ö4 Ö5 V7					
3. Verbesserung des Strassennetzes	SB1 SB2	S1 S2					
4. Verbesserung der Erreichbarkeit	SB1 SB2 S4 V1	V2 V3 U-V16		2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit			
5. Verbesserung der Intermodalität	Ö1	V7					
6. Nachfrageseitige Massnahmen							
WK 2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern				WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern			
3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	SB2 S1	S2 S3	Ö1	1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	V1 V2 V3	V4 V5 V6	V7 U-V16
				2. Reduktion der Lärmemissionen	SB2		

11 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 (Mitte 2017) 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 finanzielle Mittel des Kantons benötigt, die über einen längeren Zeitraum etappiert werden müssen.

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

Analog zum rGVK Unterland wird vorgesehen, ein Umsetzungsreporting zu erstellen und fortzuschreiben. Damit wird eine Gesamtsicht gewährleistet, in der die kantonalen Massnahmen im Verkehrsbereich flächendeckend beurteilt und bei Bedarf angepasst werden können. Insbesondere wird damit eine Grundlage geschaffen, die dem Regierungsrat ermöglicht, die notwendigen Prioritäten zu setzen, wenn sich zeigen sollte, dass die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen die verfügbaren Mittel übersteigen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass zusammenhängende Massnahmen nur teilweise umgesetzt werden.

Anhang

Anhang 1 Abkürzungsverzeichnis

Anhang 2 Quellenverzeichnis

Anhang 3 Netzgrafik ÖV (Mo.-Fr.), neu 2020 (Entwurf März 2017)

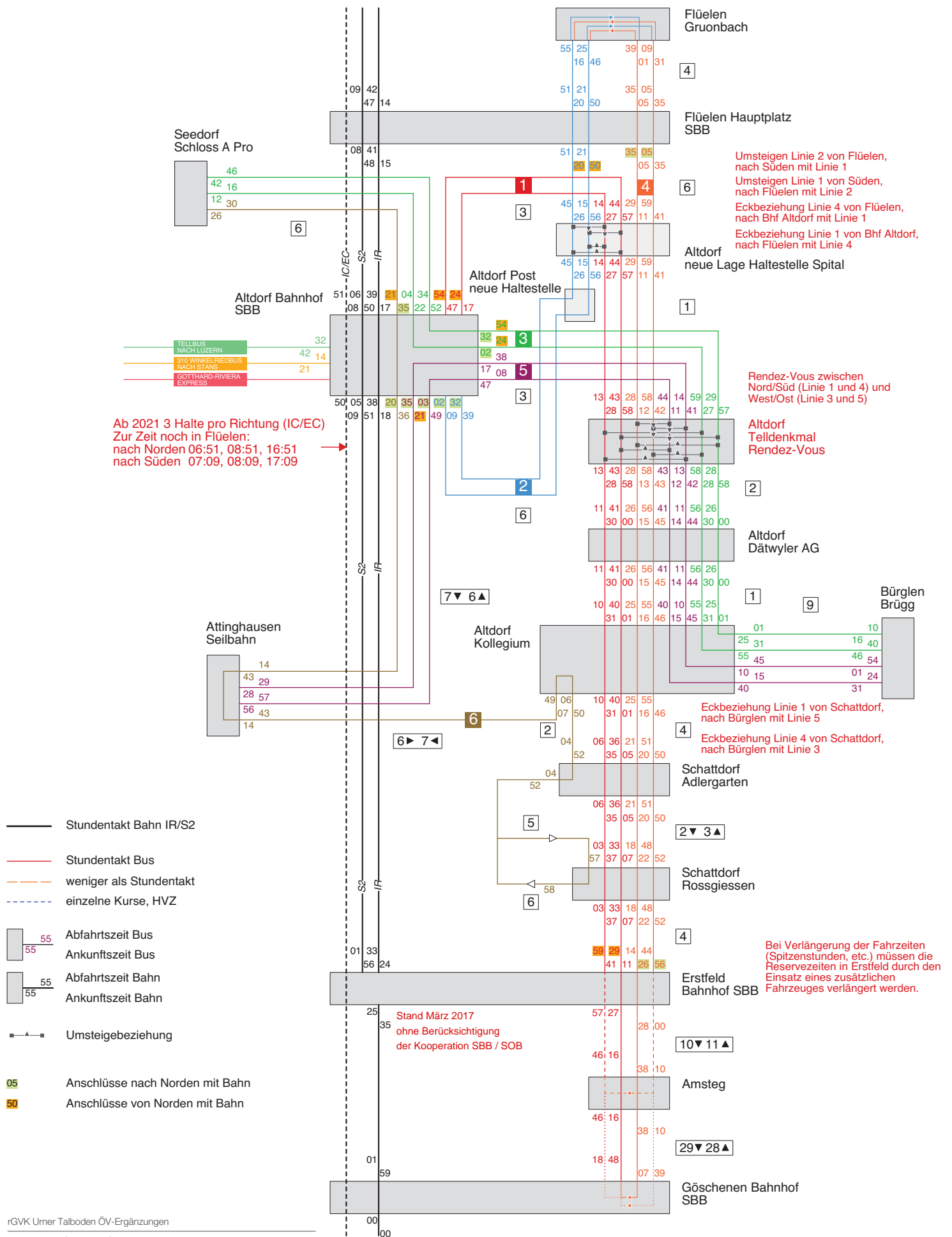
Anhang 4 Veloroutennetz Bereich Mitte

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AP	Agglomerationsprogramm
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
EQS	Erschliessungsqualitätsstufen
Ew	Einwohner/innen
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FlaMa	Flankierende Massnahmen
HVZ	Hauptverkehrszeiten
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
SVZ	Spätverkehrszeiten
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 Unterland, Synthesebericht, Vernehmlassungsentwurf, August 2017.
- [3] Justizdirektion Kanton Uri. Umsetzung RPG-Revision, Richtplananpassung 2016.
- [4] Amt für Tiefbau Kanton Uri. Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, TEAMverkehr.Zug. 3. August 2016.
- [5] Amt für Tiefbau: Urner Talboden, Koordination der ÖV-Linien auf Kantons- und Gemeindestrassen, Bericht. IBV Hüsler, März 2017.
- [6] Kanton Uri, Amt für Tiefbau. rGVK Unterland, Veloroutennetz für den Bereich Mitte, S-ce consulting AG. März 2017.
- [7] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).





Regionales Gesamtverkehrskonzept Mitte

Veloroutennetz Bereich Mitte

Altdorf, 24. März 2017

1. Vorgehen

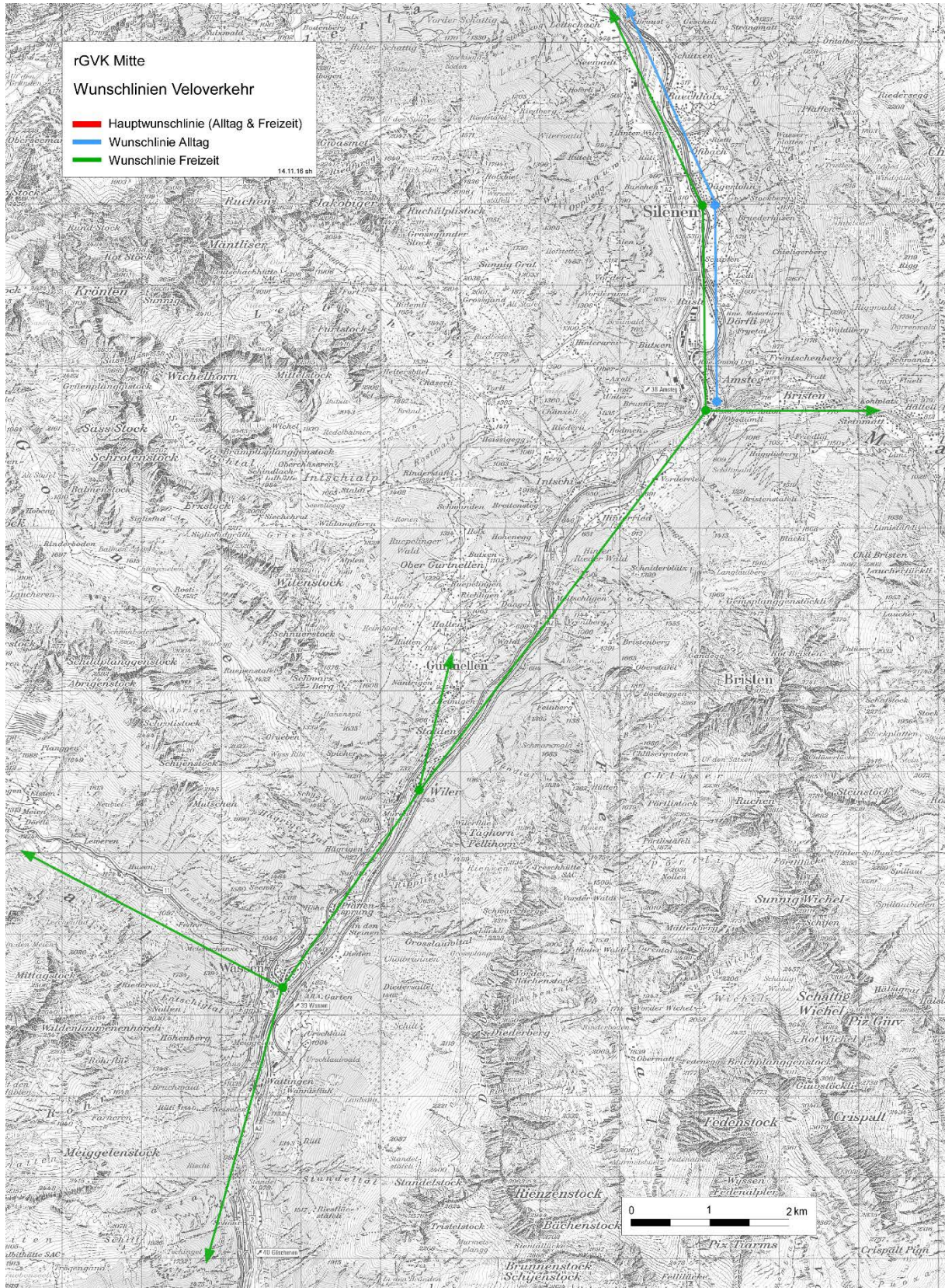
Die Velorouten werden nach dem gleichen Vorgehen bestimmt wie für den Talboden (vgl. [1]). Das Bedürfnis nach kantonalen Velorouten ergibt sich aus den vorhandenen oder potenziellen Wunschverbindungen für Velofahrer, im Alltagsverkehr oder während der Freizeit gewisse Wege mit dem Velo zurück zu legen. In den grösseren Siedlungen im Talboden wurden die Quellen und Ziele solcher Verbindungen aufgrund ihrer Bedeutung und Grösse (z.B. Anzahl Einwohner, Anzahl Arbeitsplätze) erfasst und unterschieden. Aufgrund der überschaubaren Siedlungsgebiete wird jedoch lediglich eine Grobbeurteilung der Wunschlinien vorgenommen. In einem zweiten Schritt wird die Qualität der heutigen Verbindungen beurteilt. Auch hier wird ein vereinfachtes Vorgehen gewählt, bei dem die Beurteilung aufgrund der Übersichtspläne der Strassen und der im AfT vorliegenden Ortskenntnisse und bisherigen Beurteilungen erfolgt. Zudem fliessen die Rückmeldungen der Gemeinden aus dem Fragebogen zu den Problemen und Mängeln im Verkehrssystem in die Beurteilung ein.

2. Abgrenzungen

Es gelten die Abgrenzungen gemäss den kantonalen Rechtsgrundlagen. Daraus folgt, dass die Bikerouten analog zu den Wanderwegen nicht durch das AfT sondern durch das ARE geplant werden. Sie sind nicht Gegenstand des Verkehrsplans, werden aber zur Orientierung in den Velonetzplänen dargestellt.

3. Wunschlinien

Die Wunschlinien stellen die Verbindungen zwischen den möglichen Quellen und Zielen dar. Sie werden nach Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden und sind in der nachstehenden Karte abgebildet.

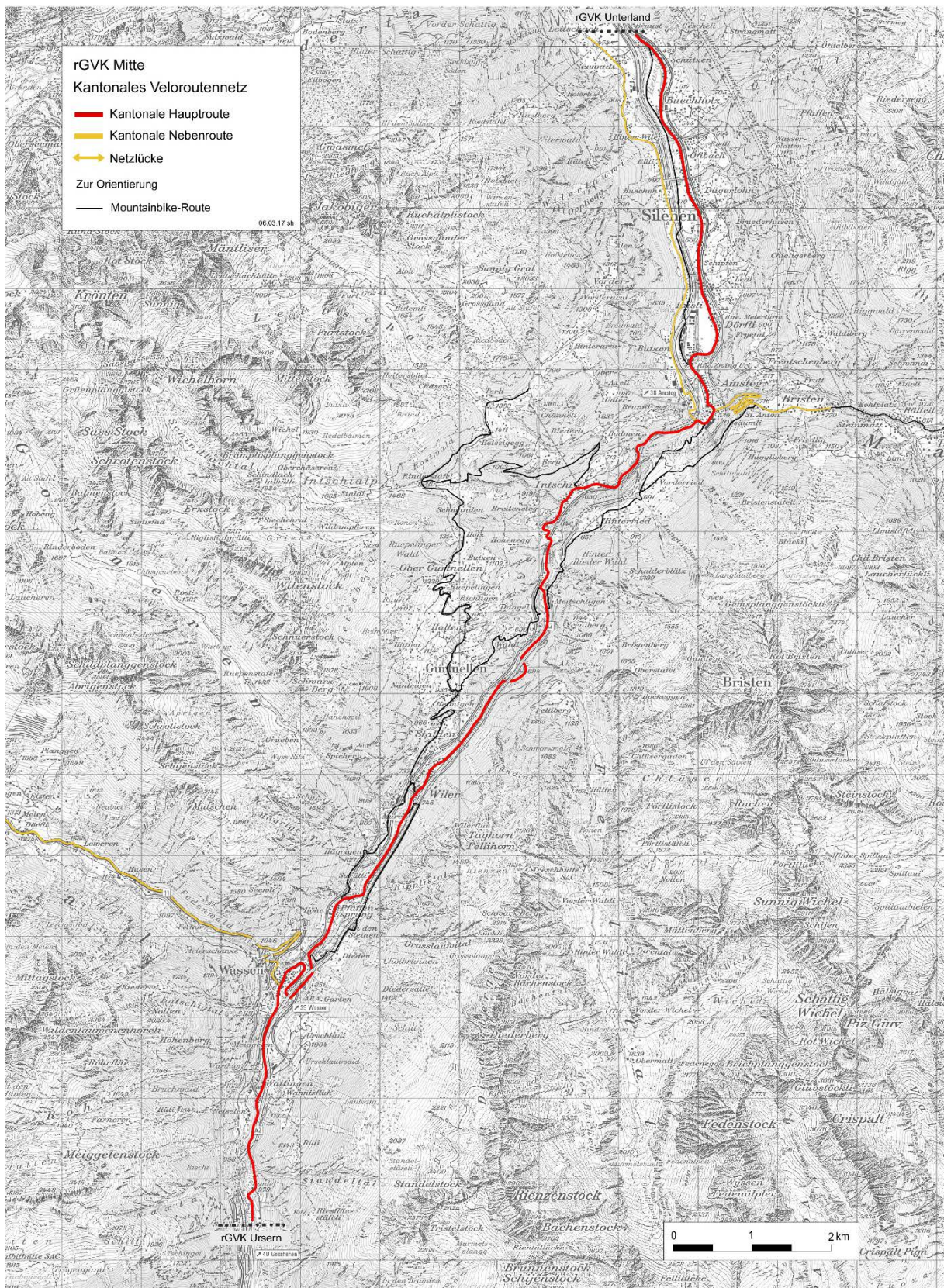


4. Veloroutennetz

Die Klassifizierung erfolgt für den gesamten Kanton gleich. Das kantonale Veloroutennetz wird in kantonale Hauptrouten und kantonale Nebenrouten unterteilt. Die Unterscheidung in Haupt- und Nebenrouten erfolgt entsprechend der Bedeutung der einzelnen Routen gemäss folgenden Grundsätzen:

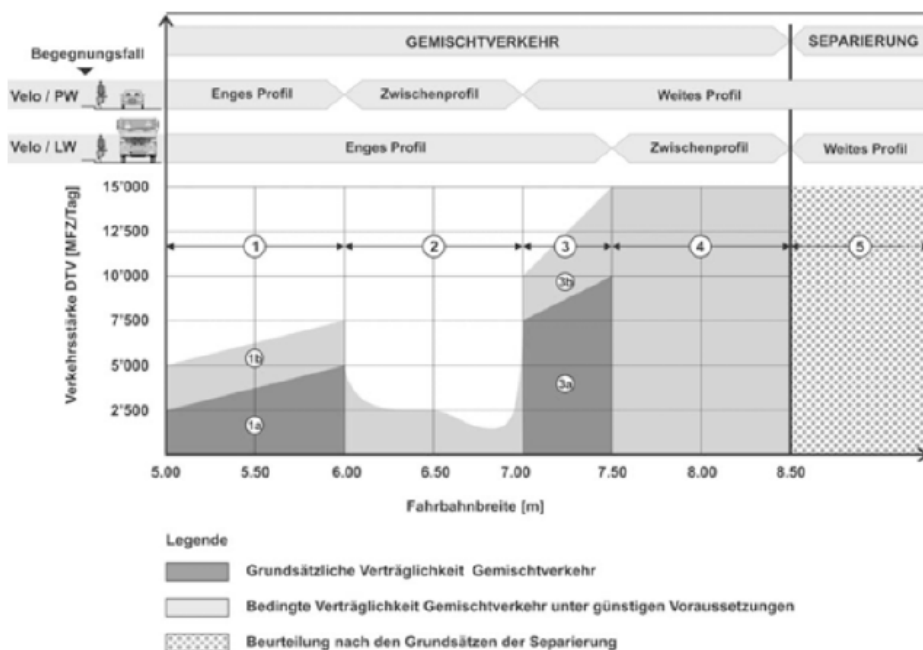
- Kantonale Hauptvelorouten:
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung.
- Kantonale Nebenvelorouten:
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele.

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



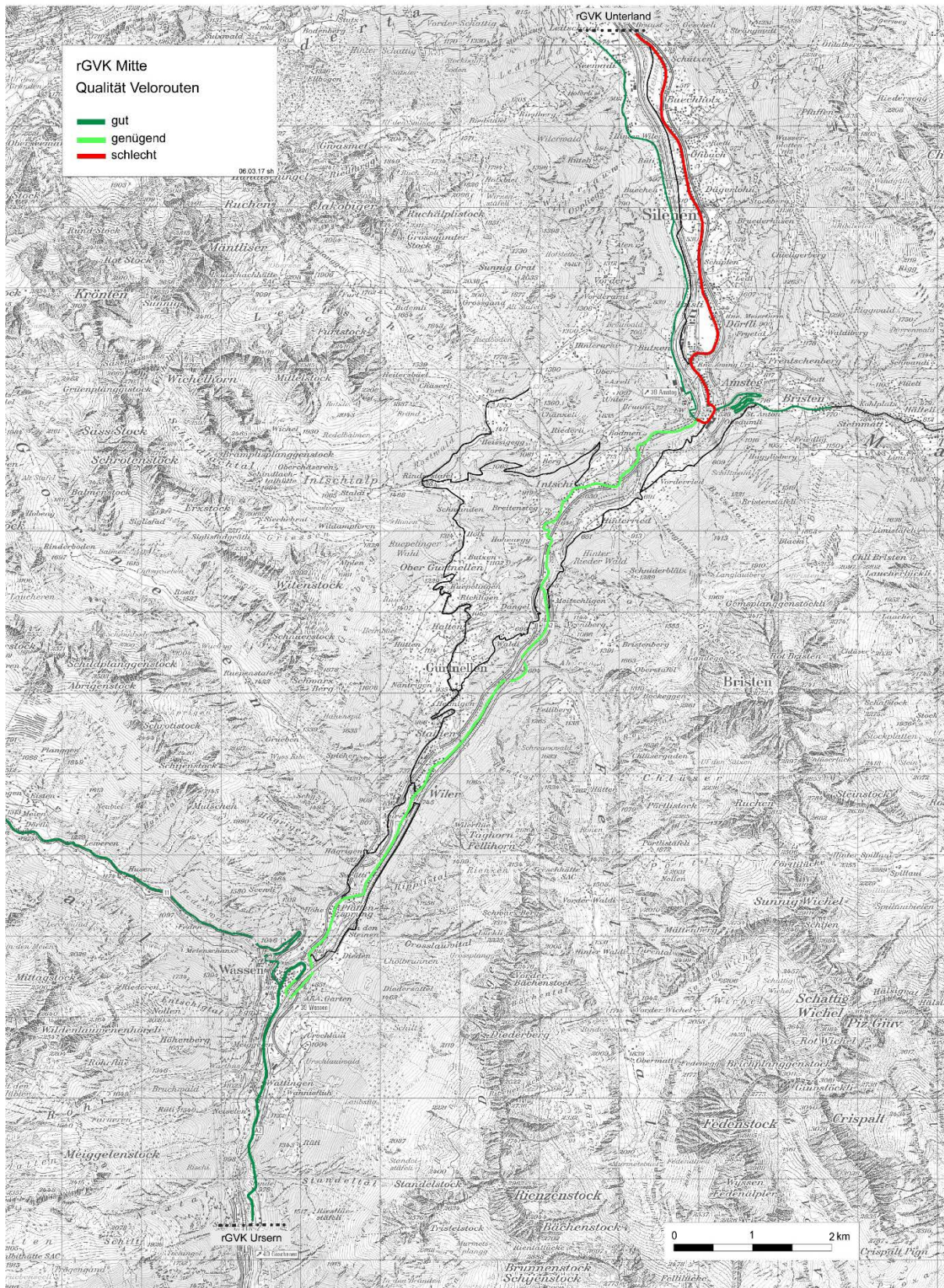
5. Qualität der Velorouten

Die Qualität der Velorouten wird bei hohem Verkehrsaufkommen massgeblich durch die Art der Massnahmen für den Veloverkehr bestimmt. Auf Strassen mit Mischverkehr sind die Strassenbreite und die Verkehrsbelastung (DTV) massgebend für die Beurteilung. Die Beurteilung erfolgt anhand der im Forschungsauftrag "Mischverkehr MIV/ÖV auf stark befahrenen Strassen" [2] ermittelten Grenzen, die in der folgenden Abbildung dargestellt sind.



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.

Die so ermittelte Qualität der Velorouten im Bereich Mitte ist in der nachfolgenden Karte dargestellt.



6. Handlungsbedarf und Massnahmen

Im Bereich Mitte werden insgesamt zwei Abschnitte von Velorouten als schlecht beurteilt:

- Strecke Erstfeld bis Amsteg
- Ortsdurchfahrt Amsteg

Die Strecke zwischen Erstfeld und Silenen wurde im Rahmen des Agglomerationsprogramms Urner Talboden [3] untersucht: Es werden drei verschiedene Massnahmen vorgeschlagen:

- Erstellung Rad-/Gehweg Abschnitt Schlossbergstrasse-Steinbruch (Erstfeld): Der bestehende unbefestigte Weg soll zu einem Rad-/Gehweg erweitert werden.
- Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch-Plattentalbach: Im Rahmen einer Studie wird untersucht, wie das bestehende Trottoir und der Pfad zu einem Rad-/Gehweg ausgebaut werden können. Anschliessend wird die Massnahme projektiert und umgesetzt.
- Schulweg im Abschnitt Schützen bis Öfibach: Im Rahmen einer Studie soll geprüft werden, ob die Einführung des Veloverkehrs auf dem Trottoir eine zweckmässige Lösung darstellt.
- Schulweg im Abschnitt zwischen Öfibach und Ortsbeginn Amsteg: Massnahmen auf dem Trottoir. Nebst der Signalisation der Veloführung werden Anpassungen von Grundstücksausfahrten vorgenommen und die zu querenden Knoten umgestaltet.
- Für die Ortsdurchfahrt Amsteg wird im nördlichen Bereich bis zum Schulhaus eine Kernfahrbahn geplant. Im übrigen Abschnitt sind nur punktuelle Massnahmen möglich.

24.03.2017 Sm/sh

X:\Projekte\AFT_UR_1602_rGVK_M\81_LV-Arapap\Arapap_Velorouten_M(dr).docx

Quellen:

[1] Kanton Uri. Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal. August 2016.

[2] TEAM Verkehr. Mischverkehr MIV/ÖV auf stark befahrenen Strassen. September 2002.

[3] ECOPLAN, Ernst Basler + Partner. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal. August 2016.