

5.4 Öffentlicher Verkehr

I. Richtungsweisende Festlegung

5.4 Durch eine effiziente Anbindung ans regionale und nationale Bahnnetz wird die Erreichbarkeit des Kantons Uri verbessert. Gleichzeitig werden wirksame kantonsinterne Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr in die Seitentäler, zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal, im Urserntal und im gesamten Gotthardraum gesichert.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Kanton Uri ist über die Bahnknoten Flüelen, Erstfeld und Göschenen an das nationale Bahnnetz (Interregio-Züge) angebunden. Der Leistungsumfang wird dabei von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB definiert. In Ergänzung dazu werden mit stündlichen S-Bahnleistungen die Stationen von Sisikon bis Erstfeld erschlossen. Zwischen Erstfeld und Göschenen verkehren nebst den IR-Leistungen stündliche Bahnersatzkurse (Regionalverkehr) auf der Kantonsstrasse. Der Kanton Uri und die Gemeinden bestellen und finanzieren diese Regionalleistungen. Für die IR-Stationen Flüelen und Erstfeld ergeben sich tagsüber zwei Abfahrten je Stunde und Richtung, Sisikon und Altdorf als Kantonshauptort werden einmal pro Stunde bedient. Der Feinverteiler in der Fläche und für sämtliche Täler erfolgt über die Bahn-Busknoten in Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen mit Bussen der Auto AG Uri und der Post-AutoSchweiz AG.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Zusätzlich zur Sicherung des heutigen Bahnangebots und der touristisch attraktiven Verknüpfung zur Vierwaldstättersee-Schiffahrt sollen in Zusammenarbeit mit den SBB die S-Bahn-, IC- und IR-Leistungen marktorientiert und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaut und die kantonsinternen Verbindungen (z.B. ins Urserntal) gestärkt werden. Die Entwicklungsschwerpunkte in Altdorf (ESP UT), Schattdorf (Arbeitsplatzgebiet), Erstfeld (Interventionszentrum) und im Urserntal (Tourismusresort Andermatt) sind zwingend auf gute Bahnverbindungen angewiesen. Die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr sind weiter auszubauen und nach Möglichkeit sind auch die Beförderungsgeschwindigkeiten, insbesondere auf den regionalen Buslinien, zu erhöhen. Trotz der Verkehrszunahme auf der Zubringerstrecke Axen ist eine Verdrängung des Regionalverkehrs der Bahn durch den Güter- und Personenfernverkehr zu vermeiden, insbesondere auch vor dem Hintergrund möglicher Kapazitätsengpässe auf Linien die den Kanton Uri bedienen (Raum – Zürich – Zug – Arth-Goldau).

Lösungsansätze

Der Kanton Uri setzt sich im Rahmen seiner Kompetenzen für effiziente Anbindungen ans regionale und nationale Bahnnetz, insbesondere die Sicherung und Verbesserung der heutigen Bahnangebote mit schnellen und direkten Verbindungen nach Norden (Luzern, Zug, Zürich) und Süden ein.

Das regionale Busnetz im Talboden wird gesamthaft auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet und ermöglicht eine optimale Erschliessung der Zentrums-, Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete.

III. Abstimmungsanweisungen

Querverweise

- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- 5.5 Räumliche Einbindung der NEAT

5.4-1 Sicherung der Leistungsangebote des Fernverkehrs nach Norden und Süden

Der Kanton setzt sich für die Verbesserung und den Ausbau der Bahnangebote nach Norden (Luzern, Zug, Zürich) und die dauerhafte Aufrechterhaltung der Leistungsangebote nach Süden (Locarno, Lugano, Mailand) ein. Diese werden zusammen mit den SBB und der SOB (ab 2020) weiter entwickelt. Der Kanton berücksichtigt dabei das vom Bund beschlossene Netznutzungskonzept. Der Kanton strebt dabei folgende Positionen an: halbstündliche und soweit möglich direkte Verbindungen nach Norden sowie Anschlüsse an die Leistungsangebote via neuem Basistunnel.

| | |
|---------------------|--------------------------------------|
| Federführung: | AWöV |
| Beteiligte: | SBB, SOB, BAV, Kantone SZ, ZG und TI |
| Koordinationsstand: | Festsetzung |
| Priorität/Zeitraum: | Daueraufgabe |

Querverweise

- 3.1 Raumstruktur
- 4.3 Entwicklungsschwerpunkte
- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- 5.5 Räumliche Einbindung der NEAT
- 8.3 Skiinfrastrukturanlagen Urserental / Oberalp
- Richtplankarte

5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Anbindung ans regionale und nationale Bahn- und Busnetz gewährleistet bleibt.

- Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird der Kantonsbahnhof Altdorf im Sinne der Konzentration auf einen Hauptknoten zum wichtigsten Bahnhof im Unteren Reusstal ausgebaut.
- Der Bahnhof Flüelen als Umsteigeknoten Bahn-Bus-Schiff bleibt weiterhin gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.
- Der Bahnhof Erstfeld nimmt weiterhin eine wichtige Funktion als Bahn-Bus-Übergang zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal ein. Sämtliche S-Bahnleistungen starten und enden grundsätzlich in Erstfeld. Ergänzend dazu wird die durchgehende Bedienung der Gotthardbergstrecke mit IR-Leistungen sichergestellt. Für den Gotthard-Basistunnel bestehen in Erstfeld ein Erhaltungs- und Interventionszentrum und ein Depotstandort des Lösch- und Rettungszuges.
- Göschenen behält als Übergangsknoten von SBB/SOB (Normalspur) und MGB (Schmalspur), AAGU und Postauto eine wichtige Knotenfunktion und wird qualitativ aufgewertet. Einerseits werden die Transportketten kundenorientiert im Hinblick auf die aktuelle und zukünftige Entwicklung in Andermatt ausgebaut, andererseits wird die Qualität der Umsteigebeziehungen verbessert.
- Mit der Inbetriebnahme des Tourismusresort Andermatt wird der Bahnhof Andermatt zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Verbindungsglied zwischen dem alten und neuen Dorfteil von Andermatt. Sämtliche Verkehrsarten einschliesslich der Sportbahnen werden kundenorientiert aufeinander ausgerichtet.

| | |
|---------------------|---|
| Federführung: | AWöV |
| Beteiligte: | SBB, SOB, MGB, AAGU, PostAuto Schweiz AG, BAV, ARE, Gemeinden |
| Koordinationsstand: | Festsetzung |
| Priorität/Zeitraum: | wichtig |

5.4-3 IR und IC-Halte in Altdorf

Der Kanton setzt sich dafür ein dass, neben den bestehenden IR-Halten in Flüelen, Erstfeld und Göschenen mit der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs in Altdorf zusätzliche integrale Halte von IR und IC-Zügen in die Angebotsplanungen aufgenommen und umgesetzt werden. Dazu werden rechtzeitig die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen eingeleitet und die Finanzierungen gesichert.

Federführung: AWöV
Beteiligte: SBB (Infrastruktur und Personenverkehr), BAV, ARE, Gemeinde Altdorf
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: wichtig

Querverweise

- 3.1-6 Hauptzentrum
- 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden

5.4-4 Reorganisation Busnetz

Busnetz und Busfahrplan müssen auf die Verfeinerung und Konkretisierung der Fahrplankonzepte der Bahn, insbesondere auf die neuen IC- und IR-Halte im Kantonsbahnhof Altdorf sowie auf das künftige Strassennetz abgestimmt werden. Im kantonalen Verkehrsplan und dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland wird die Koordination des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs sichergestellt.

Federführung: AWöV
Beteiligte: AfT, SBB, BAV, AAGU, PostAuto Schweiz AG, Gemeinden
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: wichtig

Querverweise

- kt. Verkehrsplan
- rGVK Urner Unterland, AfT/S-ce 2018
- 3.1-2 Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal
- 3.1-6 Hauptzentrum
- 5.1 Koordinierte Verkehrspolitik
- Richtplankarte

5.4-5 Aufrechterhaltung Angebot Gotthard-Bergstrecke

Der Betrieb der Gotthard-Bergstrecke ist aus Sicht des Kantons als vitales, nicht verhandelbares Bedürfnis aus folgenden Gründen zu sichern:

- Funktion als kantonsinterne Verbindung zwischen dem Unteren Reusstal, dem zentralen Alpenraum (Urserntal) und der Gotthardregion
- Schienenerschliessung des zentralen Alpenraums mit verbesserten Knotenfunktionen Göschenen und Andermatt
- Direkte Anbindung an die touristische Ost-West-Bahnverbindung der Matherhorn-Gotthard-Bahn mit dem Glacier-Express
- Geplante Eingabe der «Gotthard-Bergstrecke» als UNESCO-Weltkulturerbe
- Programm San Gottardo

Federführung: AWöV
Beteiligte: SBB, SOB; BAV, BAK, ARE, Kanton Tessin, San Gottardo, AAGU, MGB
Koordinationsstand: Festsetzung
Priorität/Zeitraum: wichtig

Querverweise

- Umsetzungsprogramm San Gottardo 2016-2019, VD 2015
- Umsetzungsprogramm San Gottardo 2020-2023, VD 2019
- 3.1 Raumstruktur
- 3.3 Neue Regional-politik (NRP)
- 8.1 Tourismus
- Richtplankarte

