

Kommunales Verkehrskonzept Andermatt 2018



Bericht und Konzeptpläne

Fassung für die Vernehmlassung

Andermatt, 27. Juni 2018

Impressum

Herausgeber

Gemeinde Andermatt
6490 Andermatt

Bearbeitung

S-ce consulting AG
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

Titelbild: Gotthardstrasse im Dorfzentrum Andermatt © Luzerner Zeitung 2014

Dokument

Datei: X:\Projekte\Andermatt_1706_kVK\85_Bericht_Entw\Synthesebericht_kVK_Anderm(v1.0)(d).docx

Version: v1.0 / Datum: 27.06.18 / Fassung für die Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Ausgangslage und Gegenstand des kommunalen Verkehrskonzepts.....	7
2	Heutige Situation und absehbare Entwicklung	8
2.1	Siedlungsgebiet und Strukturdaten	8
2.2	Strassenverkehr	9
2.3	Öffentlicher Verkehr	10
3	Ziele und Konzeptentwicklung	11
3.1	Ziele des kommunalen Verkehrskonzepts	11
3.2	Zeitliche und räumliche Abgrenzung	11
3.3	Konzeptentwicklung	11
4	Handlungsbedarf	12
5	Teilkonzepte	13
5.1	Motorisierter Strassenverkehr.....	13
5.1.1	Ziele für den motorisierten Strassenverkehr.....	13
5.1.2	Gotthardstrasse.....	13
5.1.3	Randbereiche des Dorfzentrums und Bahnhof	14
5.1.4	Verkehrsorganisation Bodenquartier	14
5.1.5	Erschliessung grösserer Bauareale im Dorfgebiet	15
5.1.6	Konzeptplan Strassenverkehr.....	16
5.2	Ruhender Verkehr	17
5.2.1	Ziele für den ruhenden Verkehr	17
5.2.2	Gliederung des Teilkonzepts ruhender Verkehr	17
5.2.3	Temporäre Parkplätze für die Skiarena ASS	17
5.2.4	Zusätzliche Festlegungen für TRA und ASS.....	18
5.2.5	Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement.....	18
5.2.6	Car-Parkplätze und Car-Haltestellen	19
5.2.7	Parkierung im Dorfgebiet	19
5.2.8	Infrastruktur für Elektrofahrzeuge	19
5.2.9	Teilkonzept Ruhender Verkehr.....	20
5.3	Öffentlicher Busverkehr.....	21
5.3.1	Dorfbus.....	21
5.3.2	Gemsstockexpress.....	22
5.4	Fussverkehr.....	23
5.5	Veloverkehr	24
6	Umsetzung	25
6.1	Die nächsten Schritte.....	25
6.2	Zuständigkeiten und Kosten	25
Anhang	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kommunalen Nutzungsplan, Mitwirkungsentwurf vom 4. August 2017.	8
Abbildung 2: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV, Fz/Tag) 2014	9
Abbildung 3: Durchschnittliche Tägliche Personenfrequenzen 2016 auf den Strecken der MGBahn	10
Abbildung 4: Verkehrsorganisation Bodenquartier mit durchgehender Bodenstrasse	15
Abbildung 5. Strassenverkehr, Konzeptplan	17
Abbildung 6: Ruhender Verkehr, Konzeptplan	20
Abbildung 7: Dorfbus Andermatt, heutige Linienführung	21
Abbildung 8: Dorfbus Andermatt, Zukünftige Linienführung mit durchgehender Bodenstrasse	21
Abbildung 9: Gemsstockexpress und Dorfbus, zukünftige Linienführung	22
Abbildung 10: Fusswegnetz, Konzeptplan	23
Abbildung 11: Veloverkehr, Konzeptplan	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kenngrößen der Entwicklung aufgrund des Tourismusresorts Andermatt gemäss [3]	8
Tabelle 2: Fahrgäste Ortsverkehr und Nachtbus [Quelle: Gemeinde Andermatt / AWÖV / AUT]	10
Tabelle 3: Ziele des kommunalen Verkehrskonzepts	11
Tabelle 4: Temporäre Parkplätze für die Skiarena im Endzustand und in der Zwischenphase	18
Tabelle 5: Carparkplätze im Endzustand und in der Zwischenphase	19

0 Zusammenfassung

Im Jahr 2008 hat die Gemeinde Andermatt ein kommunales Verkehrskonzept (kVK) erarbeitet, in welchem die Festlegungen des ersten regionalen Gesamtkonzepts Ursern (rGVK Ursern) des Kantons innerhalb der Gemeinde vertieft wurden.

Aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklung mit einer schrittweisen Realisierung des Tourismusresorts Andermatt (TRA) und dem Ausbau der Skiinfrastrukturen (Skiarena ASS) wurde das rGVK Ursern im Jahr 2017 aktualisiert und überarbeitet. Parallel dazu sind für das Gemeindegebiet Andermatt die Elemente des kVK zu aktualisieren.

Ziel des kVK ist es, die Grundsätze der kommunalen Verkehrsplanung für alle Verkehrsträger und Verkehrsinfrastrukturen in der Zuständigkeit der Gemeinde zu definieren und die konzeptionellen Festlegungen zu treffen, damit die absehbaren Entwicklungen in geordneter Form stattfinden können.

Das kVK besteht aus fünf Teilkonzepten die in kommunalen Verkehrsplänen abgebildet werden: Motorisierter Strassenverkehr (MIV), ruhender Verkehr (Parkierung), öffentlicher Busverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr.

Das kVK setzt einen Schwerpunkt bei der weitergehenden Aufwertung der Gotthardstrasse im gesamten Ortsgebiet und insbesondere im Zentrum. Dafür soll die Bodenstrasse am südlichen Dorfeingang an die Gotthardstrasse angeschlossen werden und gleichzeitig eine Neuorganisation des Verkehrs im Bodenquartier Ausweichverkehr vermeiden.

Der öffentliche Busverkehr kann mit einer durchgehenden Bodenstrasse zweckmässiger durch das Quartier und das Dorfzentrum geführt werden. Der Gemsstockexpress soll zukünftig auf der Nordseite des Bahnhofs seinen Ausgangspunkt haben und gleichzeitig die Parkplätze und das Tourismusresort über die Umfahrungsstrasse mit der Talstation der Gemsstockbahn verbinden.

Beim ruhenden Verkehr werden die Massnahmen des rGVK Ursern ergänzt mit den Zielsetzungen und Massnahmen für die Parkierungsbedürfnisse der Dauergäste und der Wohnbevölkerung.

Für den Fussverkehr bildet nach wie vor die engmaschige und qualitativ hochwertige Verbindung zwischen dem Tourismusresort und dem gewachsenen Dorfkern die Hauptzielsetzung. Hierfür stellt eine zweite Gleisquerung im westlichen Bahnhofbereich die Hauptmassnahme dar.

Für den Veloverkehr sind als Massnahmen vor allem gute Abstellanlagen an zentralen Zielpunkten vorzusehen.

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt schrittweise und wird auf die Realisierung der übergeordneten Projekte abgestimmt.

Ab Ende 2019 soll der Gemsstockexpress über die Umfahrungsstrasse geführt werden. Möglichst zeitgleich soll die Linienführung des Dorfbusses angepasst werden, was die Realisierung der durchgehenden Bodenstrasse voraussetzt.

Die übrigen Massnahmen, insbesondere die weitergehende Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum und die Aufwertungsmassnahmen werden parallel dazu geplant und in Abstimmung mit dem Kanton schrittweise umgesetzt. Für die Umsetzung der Massnahmen im öffentlichen (Strassen-)Raum ist die Gemeinde Andermatt, allenfalls in Abstimmung mit dem Kanton zuständig und daher auch Kostenträger. Gemischte Aufgaben sind zusammen mit den weiteren Beteiligten umzusetzen.

Eine Schätzung der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist erst nach einer Konkretisierung möglich. Falls die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahme die verfügbaren Mittel übersteigen, wird der Gemeinderat die notwendigen Prioritäten setzen, um die wesentlichen Ziele des kVK zu erreichen.

1 Ausgangslage und Gegenstand des kommunalen Verkehrskonzepts

Im Jahr 2008 hat die Gemeinde Andermatt ein kommunales Verkehrskonzept (kVK) erarbeitet, welches das erste regionale Gesamtkonzept Ursern (rGVK Ursern) innerhalb der Gemeinde vertieft hat.

Aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklung mit einer schrittweisen Realisierung des Tourismusresorts Andermatt (TRA) und dem Ausbau der Skiinfrastrukturen (Skiarena ASS) wurde das rGVK Ursern im Jahr 2017 aktualisiert und überarbeitet. Parallel dazu sind für das Gemeindegebiet Andermatt die Elemente des kVK zu aktualisieren.

Ziel des kVK ist es, die Grundsätze der kommunalen Verkehrsplanung für alle Verkehrsträger und Verkehrsinfrastrukturen in der Zuständigkeit der Gemeinde zu definieren und die konzeptionellen Festlegungen zu treffen, damit die absehbaren Entwicklungen in geordneter Form stattfinden können.

Der vorliegende Bericht beschreibt die fünf Teilkonzepte des kVK und wird durch die kommunalen Verkehrspläne im Anhang ergänzt:

- Motorisierter Strassenverkehr (MIV)
- Ruhender Verkehr (Parkierung)
- öffentlicher Busverkehr
- Fussverkehr
- Veloverkehr

Im kVK sind die folgenden Dokumente als wesentliche Grundlagen zu berücksichtigen:

- rGVK Ursern (Vernehmlassungsentwurf vom 6. Februar 2018) [1]
- Plangenehmigungsverfügung (PGVf) Skiinfrastrukturen Urserntal-Oberalp vom 30. Mai 2014 [2]
- Quartiergestaltungspläne Tourismusresort Andermatt (2008)

Das kVK behandelt die Verkehrsinfrastrukturen auf kommunaler Ebene. Die übergeordneten Festlegungen von Bund und Kanton werden als Vorgaben oder zur Information dargestellt. Ebenso werden die Wanderwege und die Bikerouten im Siedlungsgebiet zur Orientierung dargestellt. Deren Planung erfolgt durch den Kanton.

sowie der übrigen Ausbau- und Neubauprojekte in Andermatt. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2017 der Höhepunkt der Bauaktivitäten erreicht wurde und nun rasch die Betriebsstätten für die Entwicklung bestimmend werden.

Für die Bevölkerungs- und die Beschäftigtenprognose liegen keine auf Andermatt allein bezogene Werte vor, weil es derzeit nicht möglich ist abzuschätzen, welcher Anteil der zusätzlichen Beschäftigten in Andermatt selbst ihren Wohnort wählen bzw. finden werden. Weiter zeigt die Potenzialstudie, dass durch die zusätzlichen Versorgungsbedürfnisse der zunehmenden Bevölkerung, Beschäftigten und Gäste auch ausserhalb von Andermatt bzw. vom Urserental neue Arbeitsplätze entstehen können für die Herstellung von benötigten Gütern und Lebensmitteln sowie für nachgefragte Dienstleistungen. Das entsprechende Arbeitsplatzpotenzial wird auf zusätzliche 1'700 Beschäftigte bis 2022 beziffert. Daraus lässt sich ein Bevölkerungspotenzial bis 2022 von 2'350 Personen ableiten.

Unabhängig vom absoluten Anteil dieser Entwicklung, der in der Gemeinde Andermatt stattfinden wird, ist davon auszugehen, dass eine erhebliche Entwicklung in Andermatt erfolgen wird. Diese wird auch zu einer deutlichen Zunahme der Mobilität führen.

2.2 Strassenverkehr

Die aktuellen Strassenverkehrsbelastungen in Andermatt haben sich gegenüber 2007 (Verkehrsgrundlagen für das kVK 2008) nicht wesentlich verändert. In der Abbildung 2 ist der Durchschnittliche Tägliche Verkehr getrennt für den Winter (Januar bis März) und den Sommer (Juli–August) dargestellt. Die Werte bilden das Jahr 2014 ab, das letzte vor der grossen Baustelle in der Schöllenen.

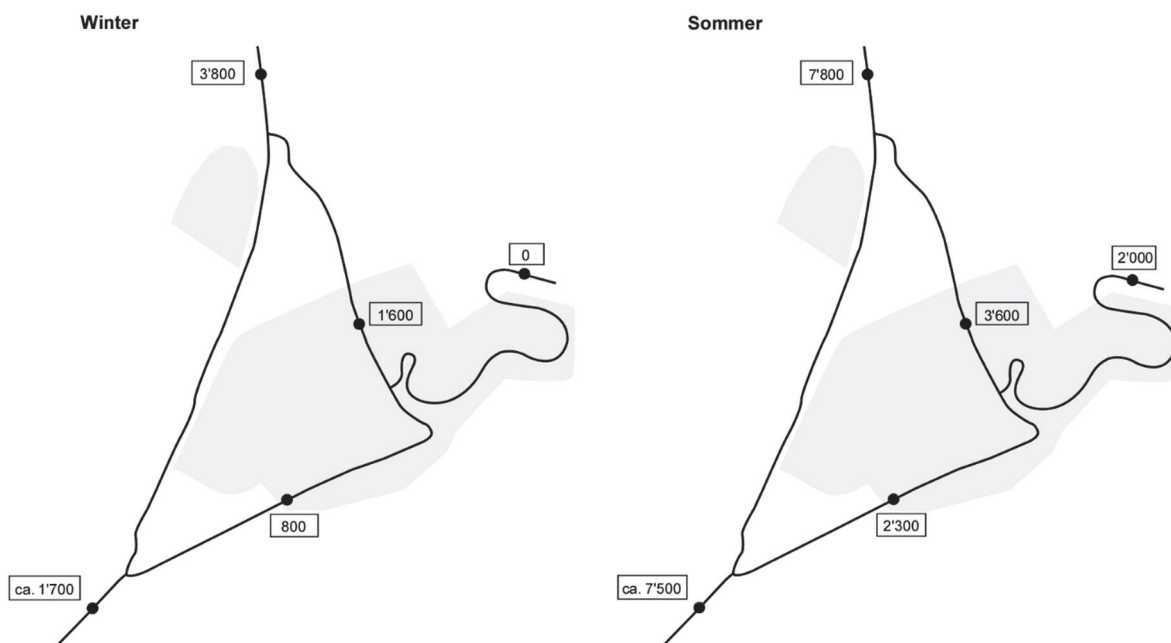


Abbildung 2: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV, Fz/Tag) 2014

Im Vergleich mit dem kVK 2008 ergibt sich, dass der DTV auf der Gotthardstrasse im Ortszentrum gegenüber 2007 im Winter um 10% und im Sommer um 15% abgenommen hat. Auf der Oberalpstrasse im Dorfgebiet hat der Verkehr im Winter hingegen leicht zugenommen, während er im Sommer praktisch unverändert ist.

Seit der Verabschiedung des kVK 2008 wurden die folgenden Massnahmen für den Strassenverkehr im Dorfgebiet umgesetzt:

- Bauliche Neugestaltung der Gotthardstrasse im Dorfgebiet mit Einführung von Tempo 30 und Einbahnverkehr für Lastwagen und Cars

- Einführung von Parkierungsvorschriften im Dorfkern und eines Parkierungsperrimeters Dorfkern, in welchem grundsätzlich keine zusätzlichen Parkplätze erstellt werden dürfen
- Einführung einer Tempo 30 Zone im Bodenquartier

Beim Ruhenden Verkehr (Parkplätze) wurden wegen der jährlich ändernden Bauzustände des Tourismusresorts jeweils kurzfristige Provisorien auf der Basis der generellen Absichten des kVK 2008 für die nächste Saison eingerichtet. Ende 2017 wurde die Tiefgarage im Podium (rund 400 Parkplätze) in Betrieb genommen und provisorische Aussenplätze im Bereich «Feldküche» (Tourismuszone D) und TRA Süd (Tourismuszone B) erstellt. Ein genauer Überblick über die Anzahl der Parkplätze für die Skiinfrastrukturen fehlt.

Im Dorfgebiet ist das Parkplatzangebot für die Einwohnerschaft und Dauergäste nach wie vor knapp. Diese Situation wird sich mit zunehmender Auslastung der Hotels und der Ferienwohnungen weiter verschärfen. Die Gemeinde hat im Infrastrukturvertrag mit der Planungsgesellschaft des TRA [11] vereinbart, dass im Areal TRA 100 Parkfelder zu tragbaren Konditionen für die Bedürfnisse der Hotellerie und Parahotellerie zur Verfügung gestellt werden.

2.3 Öffentlicher Verkehr

Auf den Bahnstrecken im Urserntal hat seit 2007 ein erhebliches Wachstum von 10% (Realp-Andermatt) bzw. 40% auf den beiden anderen Strecken stattgefunden.

Die Durchschnittlichen Täglichen Personenfrequenzen sind in Abbildung 3 dargestellt.

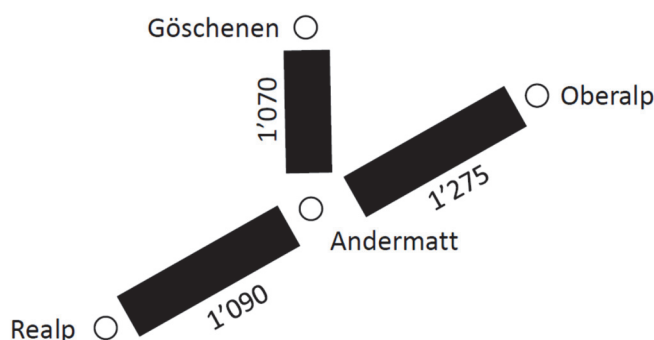


Abbildung 3: Durchschnittliche Tägliche Personenfrequenzen 2016 auf den Strecken der MGBahn [1]

Die aktuellen Frequenzen im lokalen Busverkehr (inkl. Nachtbus Ursern) sind in der Tabelle 2 dargestellt. Die Linien werden nur im Winter betrieben.

Saison	Dorfbus Andermatt	Gemsstock-express	Nachtbus Ursern (Wochenende)	Total
06 / 07	36'000	-	-	36'000
16 / 17	23'357	24'593	251	48'201

Tabelle 2: Fahrgäste Ortsverkehr und Nachtbus [Quelle: Gemeinde Andermatt / AWÖV / AUT]

Die Frequenzen haben seit der Einführung stetig, jedoch unregelmässig zugenommen. Die Zunahme zwischen 2006/07 und 2016/17 beträgt rund 34%, obwohl die Skitage insgesamt abgenommen haben. Der Nachtbus Ursern wurde auf die Saison 2016/17 erstmals eingeführt und wird während drei Jahren im Testbetrieb zur Beurteilung der Nachfrage angeboten.

Zu den Modalsplit-Anteilen und zum Langsamverkehr, insbesondere zum Fussverkehr im Dorfgebiet liegen keine Erhebungen vor.

3 Ziele und Konzeptentwicklung

3.1 Ziele des kommunalen Verkehrskonzepts

Die 2008 erarbeiteten Ziele des kommunalen Verkehrskonzepts werden beibehalten und präzisiert (Tabelle 3).

Thema	Ziele
Allgemein	Verlagerung des innerörtlichen motorisierten Verkehrs und der weiteren Verkehrszunahme auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.
Öffentlicher Verkehr	Stärkung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und dessen Umsteigepunkte für den Lokalverkehr.
Langsamverkehr (Velo, Fussgänger)	Stärkung des Langsamverkehrs durch ein attraktives und sicheres Langsamverkehrsnetz zur besseren Erreichbarkeit und Vernetzung der unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkauf etc.).
Motorisierter Verkehr	Klare Verkehrsführung auf dem übergeordneten Netz zu den einzelnen Anziehungspunkten (z.B. Parkplätze, Hotels).
	Bessere Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs im Ortszentrum und in den Quartieren zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Flächen.
Ruhender Verkehr	Optimierung der Nutzung des Parkplatz- und des Strassenraumes im gesamten Gemeindegebiet unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse.

Tabelle 3: Ziele des kommunalen Verkehrskonzepts

3.2 Zeitliche und räumliche Abgrenzung

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gemeindegebiet von Andermatt. Für das kommunale Verkehrskonzept sind vor allem das Siedlungsgebiet und die Parkierungsareale in der Hochebene relevant.

Das Verkehrskonzept hat einen langfristigen Betrachtungszeitraum, der die nächsten 15-20 Jahre umfasst. Es zeigt Massnahmen auf, welche in diesem Zeitraum sinnvoll sind und die allenfalls schrittweise umgesetzt werden können. Das Verkehrskonzept bildet somit für die Gemeinde eine Grundlage für künftige Arbeiten, insbesondere für die Raumsicherung der Verkehrsinfrastrukturen. Bei der Beurteilung aktueller Planungen und Bauprojekte im Siedlungsgebiet ist deshalb die Verträglichkeit mit dem Verkehrskonzept sicherzustellen.

3.3 Konzeptentwicklung

Das Verkehrskonzept wird in fünf Teilkonzepte wie folgt gegliedert:

- Motorisierter Strassenverkehr (MIV)
- Ruhender Verkehr (Parkierung)
- Öffentlicher Busverkehr
- Fussverkehr
- Veloverkehr

Aus dem Vergleich der heutigen Situation und der angestrebten Entwicklung mit den Zielen des Verkehrskonzepts ergibt sich der Handlungsbedarf. Dieser ist im Kapitel 4 zusammengefasst. Im Kapitel 5 werden die Ziele für die einzelnen Teilkonzepte konkretisiert und die geplanten Massnahmen beschrieben. In den Teilkonzeptplänen im Anhang sind die Verkehrsnetze und die dazugehörigen Massnahmen dargestellt.

4 Handlungsbedarf

Unter Berücksichtigung der bereits umgesetzten Massnahmen verbleibt der folgende Handlungsbedarf für die einzelnen Teilkonzepte:

- **Motorisierter Verkehr**
 - > Aufwertung des Strassenraums auf der Oberalpstrasse sowie Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Querungen
 - > Weiterentwicklung der Verkehrsberuhigung auf der Gotthardstrasse im Dorfzentrum
 - > Aufwertung des Strassenraums der Gotthardstrasse im Bereich des südlichen Dorfeingangs
 - > Verbesserung der Erschliessung im Bodenquartier zur Entlastung des Dorfzentrums und des Bahnhofbereichs
 - > Sicherstellung der Erschliessung der freien Bauparzellen
- **Ruhender Verkehr**
 - > Ergänzung und Konkretisierung der Massnahmen aus dem rGVK Ursern zur Umsetzung der Parkplatzvorgaben für TRA und Skiinfrastrukturen
 - > Planerische Voraussetzungen für geordnete Parkierungsmöglichkeiten für Bewohner, Hotels und Gewerbe im Dorfgebiet schaffen
 - > Infrastrukturvoraussetzungen für Elektrofahrzeuge
- **Öffentlicher Busverkehr**
 - > Weiterentwicklung der Ortsbus- und Sportsbusangebote zur Steigerung des öV-Anteils am Lokalverkehr
 - > Optimierung der Linienführungen, um die Störungen im Dorfzentrum und in den Wohnquartieren zu reduzieren
- **Fussverkehr**
 - > Vernetzung zwischen dem Dorfgebiet und dem TRA verbessern
 - > Aufenthaltsqualität für Fussgänger auf der Gotthardstrasse im Dorfzentrum weiter verbessern
 - > Aufwertung der Fusswege entlang der Oberalpstrasse
 - > Bahnhofvorplatz Süd für Fussgänger attraktivieren
- **Veloverkehr**
 - > Durchgehende Veloverbindungen anbieten und Verknüpfungen mit den Bikerouten sicherstellen
 - > Veloabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten und Voraussetzungen für E-Bikes verbessern

5 Teilkonzepte

5.1 Motorisierter Strassenverkehr

5.1.1 Ziele für den motorisierten Strassenverkehr

Neben der Sicherstellung der Erreichbarkeit und der lokalen Erschliessung gehört auch die Aufwertung des Dorfgebiets für den Fussverkehr zu den Zielen für den Strassenverkehr:

- Erreichbarkeit für Gäste und Einheimische sicherstellen
- Erschliessung der Wohnquartiere sicherstellen
- Dorfzentrum als Flanier- und Verweilzone für Fussgänger gestalten
- Auswirkungen des motorisierten Verkehrs im Dorfgebiet reduzieren

5.1.2 Gotthardstrasse

Erste wesentliche Veränderungen wurden bereits eingeführt:

- Tempo 30 zwischen Kreisel Oberalpstrasse und Gemsstockbahn
- Einbahnverkehr für Lastwagen und Cars zwischen Kreisel Oberalpstrasse und Gemsstockbahn
- Festlegung der Parkplatzflächen im Parkierungssperimeter und Parkverbot ausserhalb dieser Flächen

Mit einer weitergehenden Verkehrsberuhigung soll das Zentrum von Andermatt gestärkt und für Fussgänger attraktiv gestaltet werden. Es soll ein Zentrum von hoher Qualität entstehen, das zum ungestörten Verweilen, Einkaufen und Flanieren einlädt.

Die Umsetzung für den Zentrumsbereich ist in drei Schritten wie folgt vorgesehen:

- 1. Schritt:
 - > Begegnungszone während der Wintersaison
 - > Tempo 30 Zone während der übrigen Zeit
 - > Fahrverbot für LKW und Cars (nur noch Zubringer im Einbahnverkehr für Hotel, Gastro, Handel)
 - > Festlegen von Anlieferzeiten für den Anlieferverkehr: Anlieferfahrten beschränken auf einen vorgegebenen Zeitraum z.B. am Morgen.
- 2. Schritt:
 - > Fussgängerzone während der Wintersaison
 - > Begegnungszone in der übrigen Zeit
- 3. Schritt:
 - > Fussgängerzone ganzjährig

Als Randbedingungen für den Betrieb sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Anlieferverkehr: Anlieferungen müssen gewährleistet werden.
- Hotel- / Übernachtungsgäste: Gäste müssen zu flexiblen Zeiten an- und abreisen können.
- Anwohner und Erschliessung Parkieranlagen: Anwohner und Nutzer der Parkieranlagen sollen weiterhin jederzeit zu- und wegfahren können.

Zusätzlich zur Verkehrsberuhigung sind Begleitmassnahmen, so genannte flankierende Massnahmen, sinnvoll und notwendig. Diese unterstützen die Wirkung der Verkehrsberuhigung und der Aufwertungsmassnahmen. Dazu soll die Erschliessung der untergeordneten Strassen und der angrenzenden Siedlungsgebiete nach Möglichkeit über rückwärtige Achsen ausserhalb des Zentrums erfolgen (vgl. Kap. 5.1.5).

Insbesondere sind folgende Punkte bei der Umsetzung im Detail zu regeln:

- Konzentration der Parkierung an ausgewählten Standorten am Zentrumsrand (vgl. Teilkonzept Ruhender Verkehr Kap. 5.2)
- Information Besucher und Gäste: Die Besucher und Gäste können weiterhin flexibel an- und abreisen; sie sollen jedoch dazu motiviert werden, nach Anreise auf die Nutzung des Fahrzeuges zu verzichten. Die Parkierung soll langfristig vorwiegend an den festgelegten Standorten in grösseren Anlagen erfolgen.
- Wendemöglichkeiten / Kurzzeit-PP: Unabhängig von der Art der Verkehrsberuhigung sind auf der Achse Gotthardstrasse an den Eingangsbereichen zum Zentrumsbereich Wendemöglichkeiten und Kurzzeitparkplätze anzubieten (vgl. Teilkonzept Ruhender Verkehr Kap. 5.2)

Die Umsetzung der weitergehenden Verkehrsberuhigung ist mit der Abtretung der Gotthardstrasse an die Gemeinde verbunden. Es ist mit dem Kanton im Einzelnen zu klären, für welche Massnahmen diese Abtretung als Voraussetzung gilt und zu welchem Zeitpunkt diese umgesetzt werden sollen.

5.1.3 Randbereiche des Dorfzentrums und Bahnhof

Auch der Abschnitt der Oberalpstrasse zwischen dem Kreisel Oberalp und dem Bahnübergang dient als Hauptachse für den Fussverkehr (Einkauf) und Verbindung zum Bahnhof sowie zur Talstation Nätschen. Die Attraktivität dieser Achse für den Fussverkehr soll deshalb verbessert werden. Es wird eine Tempo 30 Zone vorgesehen. Der bestehende Kreisel Oberalp markiert den Zugang in den Zentrumsbereich.

Um den Bahnhofvorplatz für den Langsamverkehr aufwerten zu können und gleichzeitig die Verbindung zur Bahnhofstrasse für die Quartiererschliessung offen zu halten, wird im Bereich des Bahnhofs eine Begegnungszone eingerichtet. Die Gestaltung des öffentlichen Raums soll zudem so verbessert werden, dass die Flächen für Fussgänger gegenüber den Umschlagsplätzen und Parkflächen aufgewertet werden.

Für den südlichen Randbereich des Dorfgebiets (Gemsstockbahn bis Knoten Umfahrungsstrasse) wird ebenfalls eine Tempo 30 Zone vorgesehen. Als Übergang in den Zentrumsbereich und gleichzeitig als Wendemöglichkeit ist im Bereich Gemsstockbahn ein neuer Kreisel oder ein zum Wenden geeigneter Platzbereich zu erstellen.

5.1.4 Verkehrsorganisation Bodenquartier

Die im Erschliessungsplan vorgesehene durchgehende Bodenstrasse ist zweckmässig, weil sie direkte Erschliessungsmöglichkeiten für das Quartier bringt und insbesondere Umwegfahrten durch das Dorfzentrum vermeidet. Zudem kann damit der Bereich des südlichen Bahnhofvorplatzes von einem Teil des Quartierverkehrs entlastet werden.

Mit einer durchgehenden Bodenstrasse muss vermieden werden, dass Schleichverkehr entsteht, der eine direkte Umfahrung des Dorfzentrums sucht. Hierzu ist eine geeignete Verkehrsorganisation im Quartier vorzunehmen, welche für die Anwohner möglichst direkte Zugänge schafft, aber durchgehende Fahrten erschwert.

In Abbildung 4 ist die Verkehrsführung mit durchgehender Bodenstrasse skizziert. Wesentliche Elemente sind eine Diagonalsperre bei der Kreuzung Bodenstrasse - Bätzweg und ein Einbahnabschnitt im oberen Teil des Bätzwegs. Die Einzelheiten der Verkehrsführung werden mit dem Bau der verlängerten Bodenstrasse konkretisiert. Dabei ist auch zu klären, ob die Einmündung in die Gotthardstrasse als Kreisel oder als T-Knoten erfolgen soll.

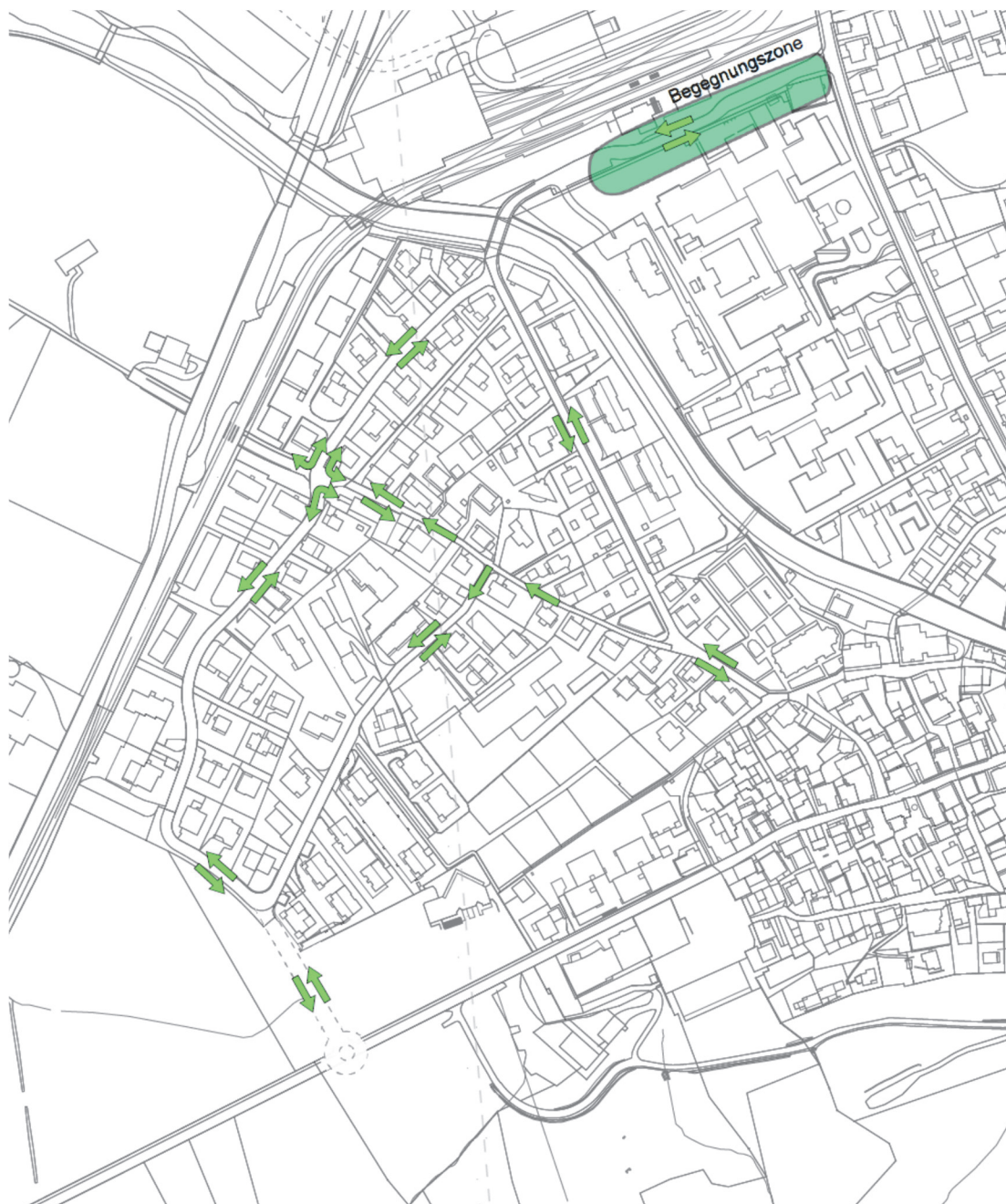


Abbildung 4: Verkehrsorganisation Bodenquartier mit durchgehender Bodenstrasse

5.1.5 Erschliessung grösserer Bauareale im Dorfgebiet

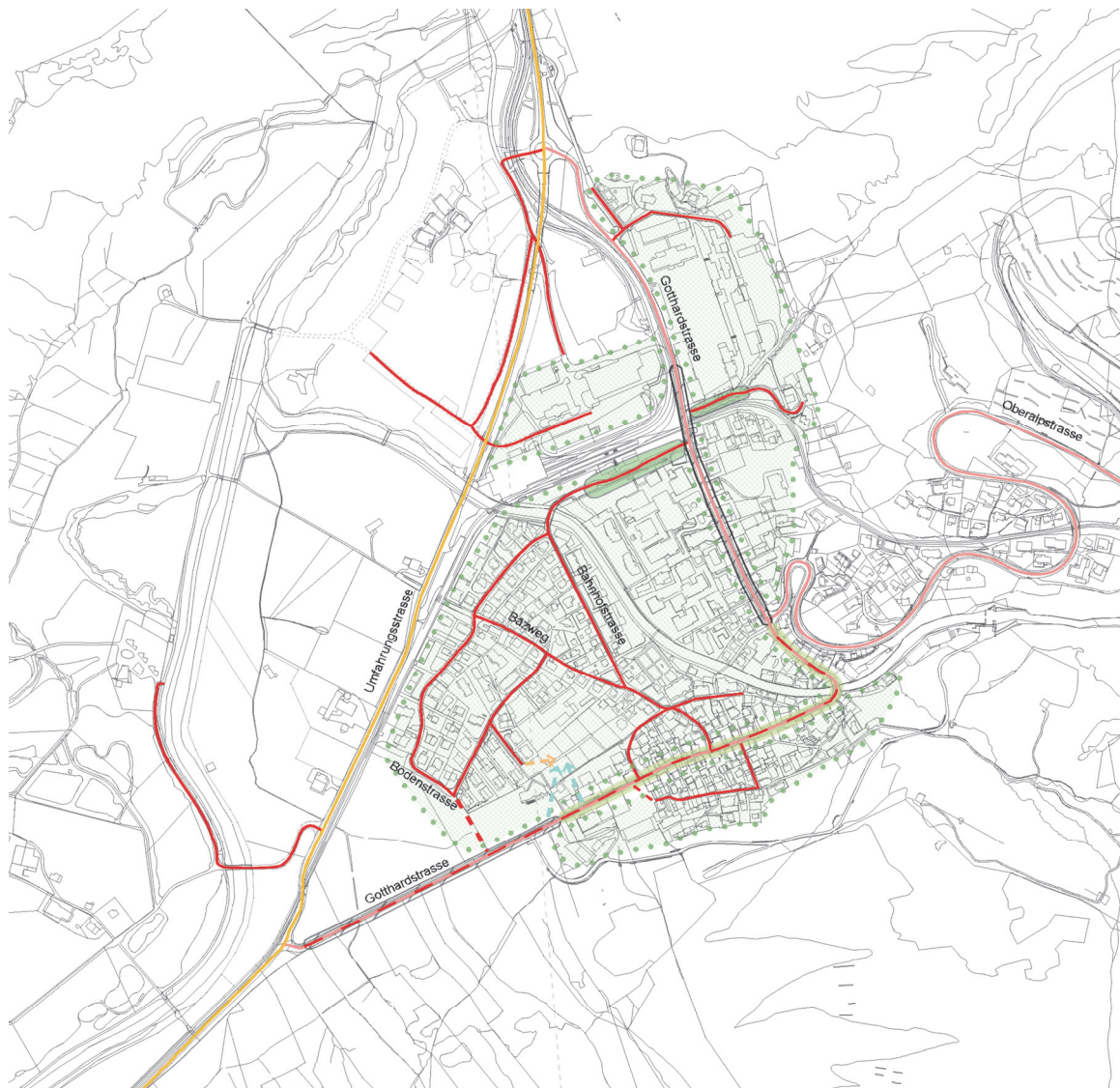
Für die freien Areale Meiersmatte und Bonetti / Trögligasse werden Erschliessungsvorgaben definiert mit dem Ziel, eine gute Erschliessung zu schaffen und die Erreichbarkeit der umliegenden Parzellen sicherzustellen. Neue Liegenschaften im Areal Meiersmatte können von der Gemsstockstrasse her erschlossen werden, sofern sie keine öffentlichen Parkfelder vorsehen. Falls öffentliche Parkfelder geplant werden, müssen diese von der Gotthardstrasse her erschlossen werden, entweder über den Parkplatz der Gemsstockbahn oder über die Tiefgaragenrampe der Überbauung Grand Parc. Die notwendigen Abklärungen sind durch die Bauherrschaften vorzunehmen.

Mit der Neugestaltung des Areals Bonetti ist die Erschliessung von der Gotthardstrasse beizubehalten und eine durchgehende Verbindung zur Trögligasse herzustellen.

Die übrigen untergeordneten Strassen im Dorfgebiet dienen der Feinerschliessung des Siedlungsgebiets. Der Ausbaustandard ist entsprechend den geringen Verkehrsmengen angepasst und wird beibehalten. Direkter Handlungsbedarf für Massnahmen besteht kaum, jedoch ist es sinnvoll, das Regime auf die Massnahmen der übergeordneten Achse Gotthardstrasse anzugleichen. Auf den untergeordneten Strassen sind deshalb ebenfalls Tempo 30 Zonen eingerichtet oder vorgesehen.

5.1.6 Konzeptplan Strassenverkehr

In Abbildung 5 ist der Konzeptplan Strassenverkehr mit den Erschliessungsstrassen und den Verkehrsberuhigungsmassnahmen dargestellt.



Legende	
	Nationalstrasse 3. Kl. (Bund)
	Kantonsstrasse (Ergänzungnetz)
	Erschliessungsstrassen (Gemeinde, Dritte)
	Erschliessungsstrassen geplant
	Abtretung an Gemeinde geplant
	Erschliessungsrichtung Liegenschaften
	Erschliessungsoptionen öff. Parkplätze
	Tempo 30 Zone
	Begegnungszone
	Aufwertung Strassenraum / Verkehrsberuhigung
	weitergehende Verkehrsberuhigung (schrittweise)

Abbildung 5: Strassenverkehr, Konzeptplan

5.2 Ruhender Verkehr

5.2.1 Ziele für den ruhenden Verkehr

Die Ziele für den ruhenden Verkehr werden gegenüber 2008 dahingehend präzisiert, dass sie dazu beitragen, das übergeordnete Ziel einer guten Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu unterstützen, die zu einem hochwertigen Gesamtbild und aufgewerteten Aussenräumen im Siedlungsgebiet führt.

Die Ziele für den ruhenden Verkehr lauten:

- Die verschiedenen Parkierungsbedürfnisse (Tagestouristen, Dauergäste, Einwohner) sind im Rahmen der planungsrechtlichen Vorgaben an geeigneten Standorten abzudecken; die Standorte sind gut zu erschliessen.
- Für fixe Parkplätze sind gut gestaltete Anlagen, für temporäre Parkfelder geordnete Flächen vorzusehen.
- Im Dorfgebiet sollen die Zirkulation und die Aufenthaltsqualität für die Fussgänger verbessert werden, wozu die Aussenparkierung reduziert bzw. geordnet werden soll.
- Parksuchverkehr und wildes Parkieren sollen vermieden werden, um die Immissionen zu reduzieren und Aussenräume aufzuwerten.

5.2.2 Gliederung des Teilkonzepts ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr in Andermatt setzt sich aus drei wesentlichen Elementen zusammen:

- Fixe und temporäre Parkfelder für die Skiarena Andermatt-Sedrun (ASS)
- Parkplätze für die übrigen Besucher und Tagesgäste
- Parkierung für Dauergäste und Bewohner

Im kVK wird die Parkierung im Dorfgebiet eingehend behandelt. Für das TRA und die ASS sind die Parkierungsfragen weitgehend in den übergeordneten Festlegungen (QGP und PGVf) verbindlich geregelt worden. Im kVK werden diese Festlegungen zusammengefasst und mit den im kommunalen Kontext wesentlichen Massnahmen für die zielkonforme Umsetzung ergänzt.

5.2.3 Temporäre Parkplätze für die Skiarena ASS

Die Parkierungsanlagen für die Andermatt-Sedrun-Skiarena (ASS) wurden abschliessend in der Plangenehmigungsverfügung des Bundes (PGVf) [2] festgelegt. Aufgrund des zwischenzeitlichen Entscheids für den Bau einer zweiten Röhre des Gotthardstrassentunnels (GST) und infolge der längeren Etappierung des TRA sind für die Übergangszeit zusätzliche Festlegungen erforderlich. Diese Festlegungen werden im rGVK Ursern 2018 grundsätzlich definiert und im kVK präzisiert.

Im Rahmen des rGVK wurde mit dem ASTRA eine Lösung erarbeitet, die während dem Bau der 2. Röhre GST die Anordnung von 250 Parkfeldern (statt 500 im Endzustand) in Göschenen ermöglicht. Als Zwischenlösung soll die Differenz von 250 Parkfeldern provisorisch in Andermatt angeordnet werden.

In Tabelle 4 ist die Aufteilung der bewilligten 1'975 temporären Parkplätze für die Skiarena im Endzustand und in der Zwischenphase zusammengestellt.

	Endzustand	Zwischenphase bis Abschluss Baustelle 2. Röhre GST
Dieni	620	620
Andermatt, Gemsstockbahn	255	255
Andermatt, Doppelnutzung TRA (DN)	400	400
Andermatt, Rossstall	200	200
Andermatt, Provisorium Zwischenphase	0	250
Göschenen	500	250
Total	1'975	1'975

Tabelle 4: Temporäre Parkplätze für die Skiarena im Endzustand und in der Zwischenphase

Die im Areal Rossstall vorgesehenen Parkfelder (insgesamt 200) sind langfristig nicht gesichert. Für das Provisorium Zwischenphase ist der Standort noch offen. Nachstehend werden hierzu Vorgaben festgelegt.

5.2.4 Zusätzliche Festlegungen für TRA und ASS

Für die Standorte der planerisch nicht gesicherten 450 Parkfelder in Andermatt (Roststall + Provisorium) werden die folgenden zusätzlichen Festlegungen formuliert:

- Um das Ortsbild und die Aussenräume insgesamt aufzuwerten, werden zukünftig keine Parkfelder für Tagestouristen entlang der Umfahrungsstrasse und entlang der Gotthardstrasse (Süd) vorgesehen.
- Mögliche Ersatzstandorte für diese Parkfelder sind das Areal Rossstall oder zusätzliche Teilflächen im Areal TRA (z. B. Feldküche, Podium Süd). Falls das Areal Rossstall nicht zur Verfügung steht, ist Ersatz im Areal TRA zu schaffen. Die Realisierung ist Sache von ASS / ASA.
- Ein Provisorium in einem erweiterten Areal neben der Gemsstockbahn ist nicht möglich, weil die notwendige Einzonung nicht bewilligungsfähig ist. Das gleiche gilt für eine Neuanlage von Parkfeldern auf der Südseite der Gotthardstrasse im Bereich Tristel.
- Die Gesamtanzahl Parkfelder für die Bedürfnisse des TRA und der ASS darf in Andermatt zu keinem Zeitpunkt der Zwischenphase das Total von 1'105 plus die anteilmässigen Fixparkplätze gemäss Realisierungsstand des TRA überschreiten.
- Unabhängig vom Realisierungsgrad des TRA sind im Minimum 400 Parkfelder (Doppelnutzung) für den Tagestourismus im Winter zur Verfügung zu stellen. Davon sind 50 beim Nordic House (Golfplatz) für Langlauf / Schneewanderungen anzubieten.
- Parkfelder auf Aussenanlagen müssen fachgerecht erstellt und signalisiert werden, damit ein geordnetes Parkieren sichergestellt ist. Sie müssen zudem im ordentlichen Verfahren bewilligt werden, auch für Provisorien.
- Bei dauerhaften Aussenanlagen für die Parkierung müssen gestalterische Massnahmen vorgesehen werden, um eine gute Integration ins Ortsbild sicherzustellen.
- Um die zufahrenden Autos gezielt zu den freien Parkplätzen zu führen, ist ein Parkleitsystem erforderlich. Für die Parkplätze der Skiarena ist die ASS für dessen Planung, Erstellung und Betrieb zuständig. Art und Einsatzzeiten sind mit der Gemeinde und dem Kanton abzusprechen und von diesen zu bewilligen.

5.2.5 Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement

Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkfelder sind zu bewirtschaften. Die Bewirtschaftung umfasst die Regelung der Parkzeiten / Parkdauer und eine differenzierte Gebührenordnung mit dem Ziel, die Nutzung der einzelnen Anlagen entsprechend ihrer Zweckbestimmung sicherzustellen. Die Tarife der privat betriebenen Parkieranlagen müssen so gestaltet werden, dass die in Verträgen oder Bewilligungen verfügbaren Auflagen eingehalten und

umgesetzt werden. Insbesondere ist durch ASS / ASA sicherzustellen, dass die im Infrastrukturvertrag mit der Gemeinde Andermatt festgelegten Bestimmungen für die Nutzung von Parkplätzen zugunsten der Hotellerie und Parahotellerie (100 Parkfelder zu tragbaren Konditionen) und die unentgeltliche Nutzung der 50 Parkfelder beim Golf-Clubhaus im Winter eingehalten werden. Weiter ist sicherzustellen, dass die Tarifierung nicht dazu führt, dass die festgeschriebene Doppelnutzung (350 Parkfelder im Areal des TRA) faktisch verhindert wird.

Das knappe Angebot an freien Flächen und die Anforderungen der Schneeräumung führen dazu, dass in Andermatt praktisch keine öffentlichen 24h-Parkfelder im Freien angeboten werden können. Das Bedürfnis nach solchen Abstellplätzen entsteht insbesondere bei Beschäftigten (z. B. Wochenaufenthalter) und Übernachtungsgästen. Dieser Parkplatzbedarf ist gemäss Bau- und Zonenordnung der Gemeinde abzudecken und wird im Kap. 5.2.7 behandelt. Das Dauerparkieren in Andermatt von Gästen, die für einen Aufenthalt in Sedrun mit dem Zug weiterreisen, entspricht nicht den Zielsetzungen der Gemeinde und soll nicht mit Dauerparkfeldern unterstützt werden.

Im Winter entsteht an Spitzentagen (vorwiegend Sonntagabend) eine Überlastung der Schöllenen infolge konzentrierter Wegfahrten aus den Parkräumen im Urserental. Um den Verkehrsfluss in der Schöllenen aufrecht zu erhalten, ist deshalb ein Parkplatzmanagement mit Ausfahrtsdosierungen bei den grösseren, bestehenden und geplanten Parkieranlagen, die einen entsprechenden Anteil am Spitzenverkehr erzeugen, vorzusehen. Zukünftige Anlagen, die aufgrund weiterer Planungen oder zusätzlicher Nutzungen später auf Gemeindegebiet entstehen, sind sinngemäss den vorstehenden Massnahmen zu unterstellen.

5.2.6 Car-Parkplätze und Car-Haltestellen

Die Carparkplätze und -haltestellen wurden im Richtplan für den Endzustand festgelegt. Sie werden für die Zwischenphase sinngemäss wie folgt präzisiert:

	Endzustand	Zwischenphase bis Abschluss Baustelle 2. Röhre GST
Andermatt, Gemsstockbahn und Areal TRA/Bahnhof Nord	30	45
Göschenen	30	15
Total	60	60

Tabelle 5: Carparkplätze im Endzustand und in der Zwischenphase

Die Parkplätze in Göschenen dienen zum Abstellen von Cars, die in Andermatt keinen Standplatz finden. Für das Aus- und Einsteigen der Fahrgäste in Andermatt sind deshalb zusätzlich 10 Car-Haltestellen am Bahnhof Andermatt (Nord) vorgesehen. Diese dienen insbesondere auch für das Umsteigen vom/zum Glacier-Express. In der Zwischenphase ist der Bedarf an Car-Parkplätzen und Haltestellen im Winter zu beobachten. Ggf. kann ein Teil der Haltestellen-Plätze im Winter als Car-Parkplätze zugelassen werden. Dies setzt jedoch eine vorgängige Zustimmung mit der Gemeinde und der MGBahn voraus.

5.2.7 Parkierung im Dorfgebiet

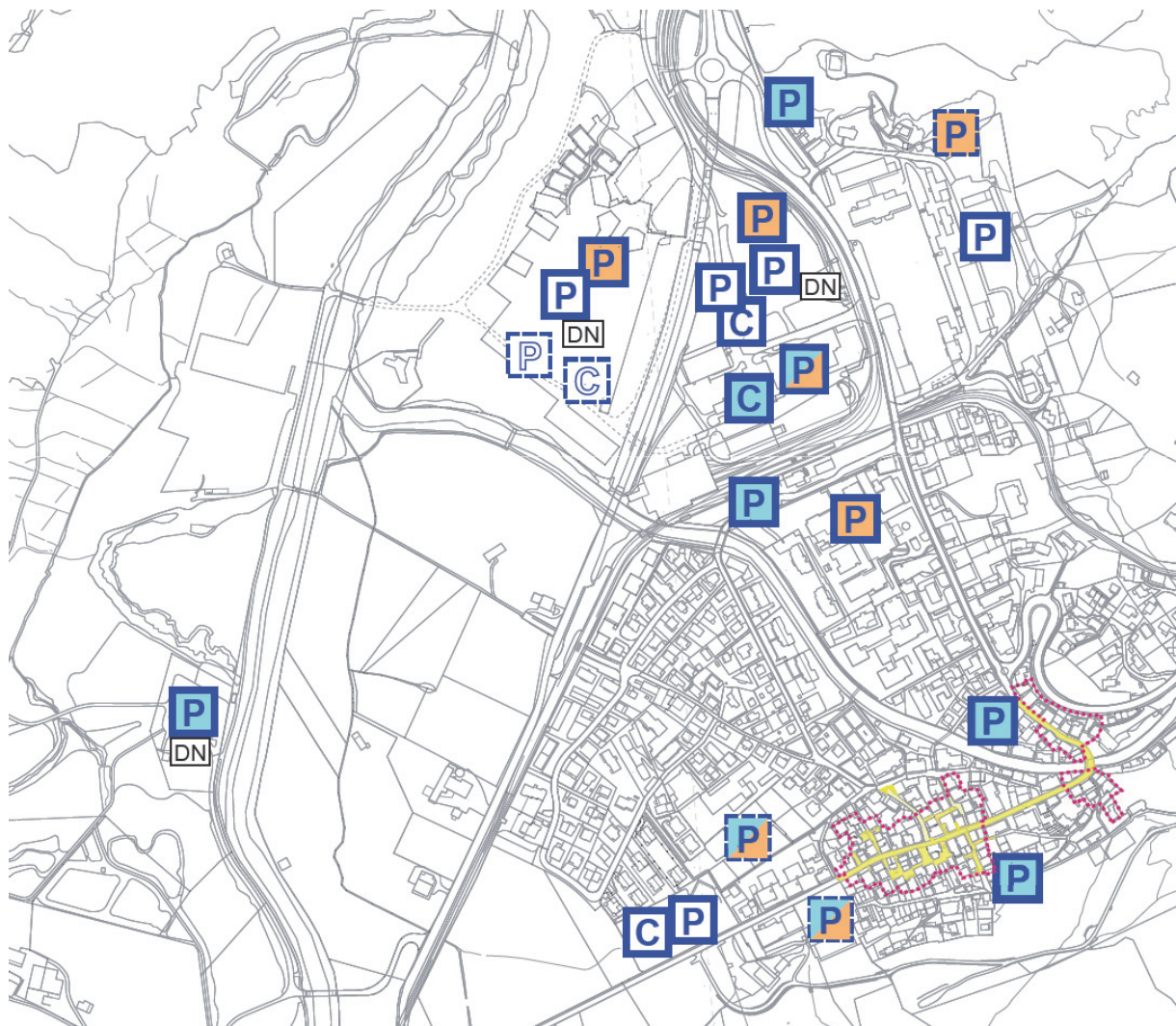
Für Bewohner, Dauergäste und Gewerbebetriebe ist der Parkraum im Dorfzentrum knapp. Für die Erstellung von zusätzlichen Parkplätzen eignen sich die Bauareale Meiersmatte und Bonetti/Trögligasse. An diesen Standorten sollen nach Möglichkeit neben den Bedürfnissen der geplanten Überbauungen auch fixe Parkplätze für Bewohner oder Dauergäste des Dorfzentrums realisiert werden. Im Areal Bonetti können zudem Besucherparkplätze eingerichtet werden, wobei zu vermeiden ist, dass diese Plätze von Tagesgästen des Skigebiets benutzt werden (z.B. durch entsprechende Tarifierung).

5.2.8 Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

Bei grösseren privaten und öffentlichen Einstellhallen sollen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in genügender Anzahl geschaffen werden, die zukünftig nachfragegerecht ausgebaut werden können. Für den Sommerbetrieb können zusätzlich Aussenladestationen eingerichtet werden. Die Gemeinde kann bei neuen Anlagen entsprechende Auflagen machen.

5.2.9 Teilkonzept Ruhender Verkehr

In Abbildung 6 ist der Plan des Teilkonzepts «Ruhender Verkehr» dargestellt. Für einzelne Elemente gelten weitergehende Bestimmungen gemäss den spezifischen Bewilligungen oder kommunalen Erlassen.















Legende	
best. Option	
 	Parkplätze für Besucher ohne Skiarena
	Parkplätze für Skiarena
	Doppelnutzung gemäss QGP TRA
 	Parkplätze für Dauergäste / Bewohner
	möglicher Standort für temp. Parkplätze (Zwischenphase)
	Car-Haltestellen (Ein-/Aussteigen)
	Car-Parkplatz
	möglicher Standort für temp. Car-Parkplatz (Zwischenphase)
	Parkierungsperimeter Dorfkern (keine zusätzlichen Parkplätze)
	Parkierungsvorschriften Dorfkern

Abbildung 6: Ruhender Verkehr, Konzeptplan

5.3 Öffentlicher Busverkehr

Der öffentliche Verkehr auf gemeindlicher Ebene besteht aus den lokalen Busverbindungen (Ortsverkehr). Diese setzen sich aus zwei Elementen zusammen:

- Dorfbus Andermatt
- Gemsstockexpress

5.3.1 Dorfbus

Der Dorfbus Andermatt verbindet die gewachsenen Quartiere mit dem Bahnhof und der Gemsstockbahn. Die heutige Linienführung (Abbildung 7) ist zweckmässig bis die Bodenstrasse durchgehend realisiert ist.

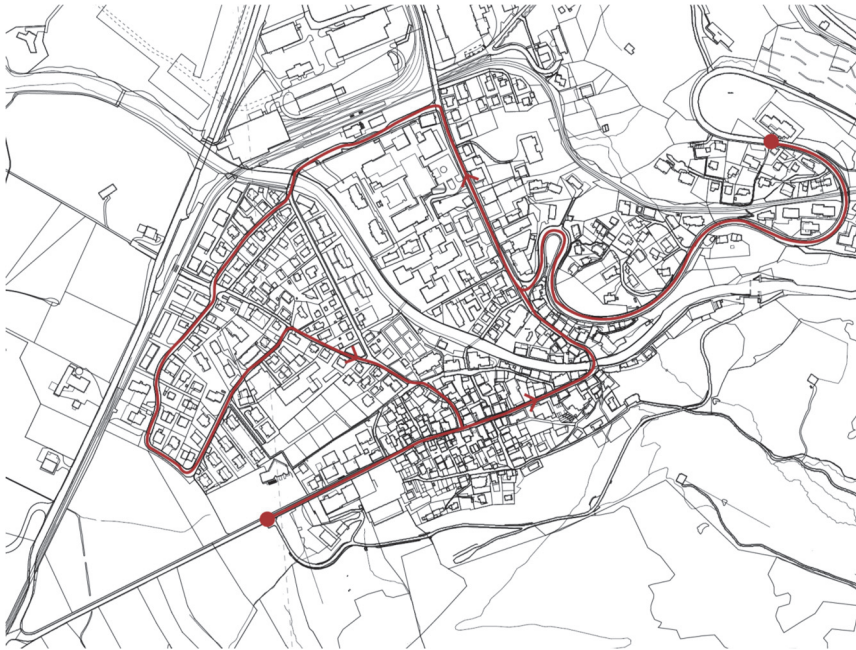


Abbildung 7: Dorfbus Andermatt, heutige Linienführung

Wenn die Bodenstrasse an die Gotthardstrasse angebunden wird, kann der Rundkurs gemäss Abbildung 8 angepasst werden.

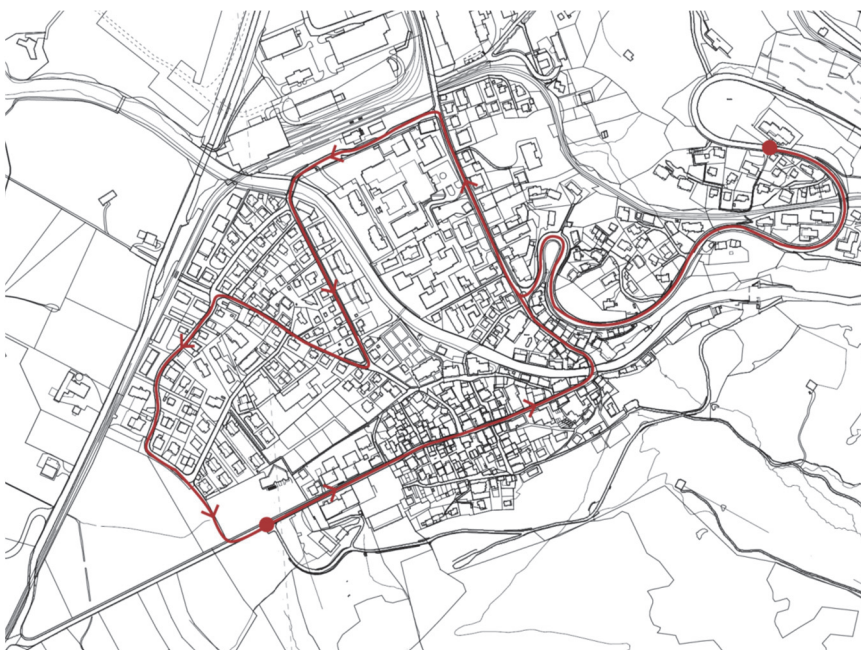


Abbildung 8: Dorfbus Andermatt, Zukünftige Linienführung mit durchgehender Bodenstrasse

Bei einer Taktverdichtung kann geprüft werden, ob nur jeder zweite Kurs den Wiler bedienen soll, womit im eigentlichen Dorfgebiet ein kompakter Rundkurs angeboten werden könnte.

5.3.2 Gemsstockexpress

Der Gemsstockexpress ist ein ergänzendes Angebot zum Dorfbus und verbindet heute das TRA und den Bahnhof mit der Talstation der Gemsstockbahn. Mit der Bündelung der temporären Parkplätze nördlich des Bahnhofs kommt dem Gemsstockexpress zukünftig eine bedeutende Rolle zu.

Die Linie soll die folgenden Ziele erfüllen:

- Gute «Sammelpunkte» für die verschiedenen Nutzer (TRA, PP, MGBahn, Nätschen)
- kurze Fahrzeit zwischen den Endpunkten

Als Randbedingungen der Gemeinde sollen die Wohnquartiere geschont und der südliche Bahnhofvorplatz nicht durch dem Gemsstockexpress belastet werden. Der Gemsstockexpress muss deshalb über die Umfahrungsstrasse geführt werden. Die Fahrzeit über die Umfahrungsstrasse ist nur unwesentlich länger als eine Fahrt durch die Begegnungszone am Bahnhof und die Tempo 30 Zone im Bodenquartier.

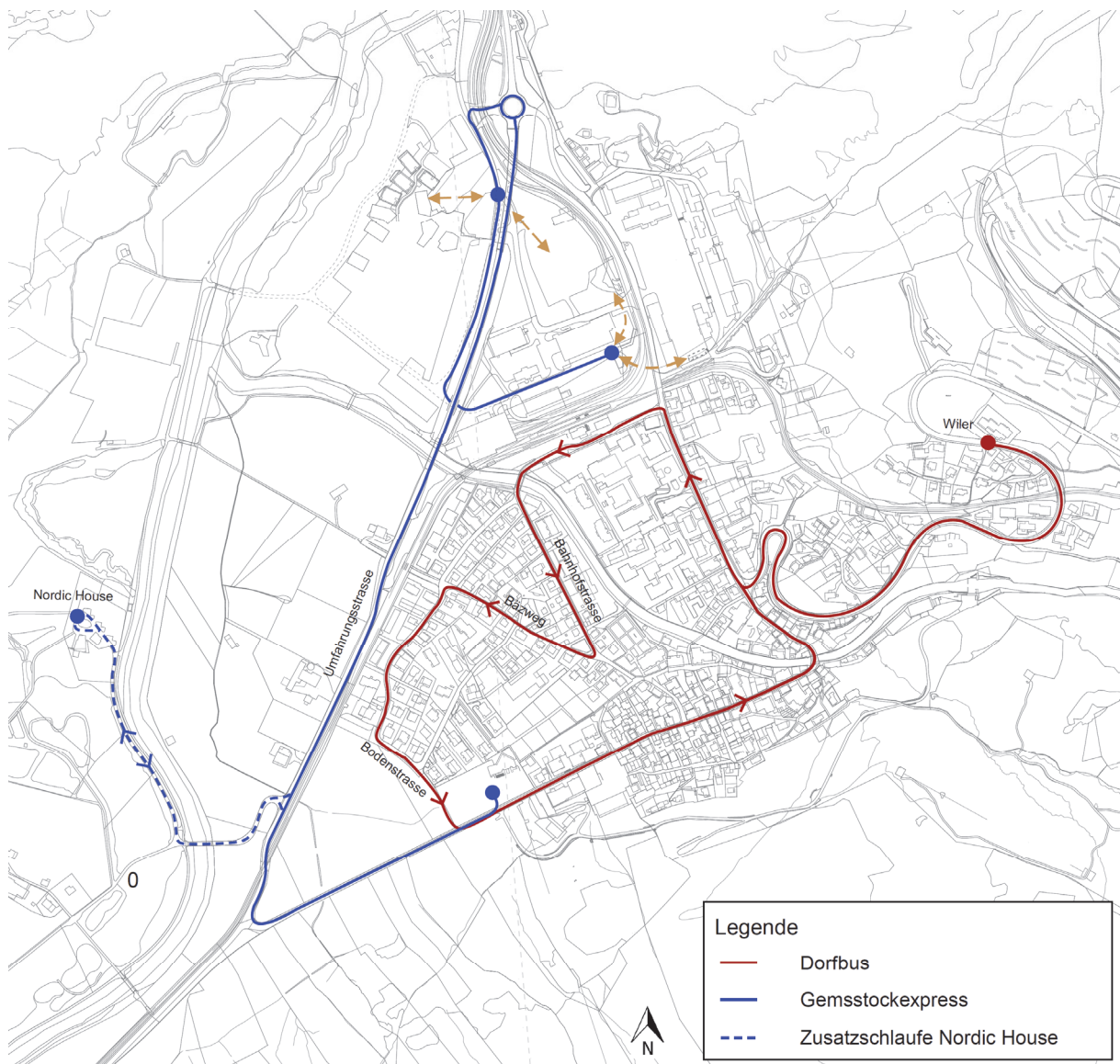


Abbildung 9: Gemsstockexpress und Dorfbus, zukünftige Linienführung

Ausserhalb der Hauptanreise- und -abreisezeiten der Skitouristen kann der Gemsstockexpress zusätzlich das Nordic House beim Golfplatz bedienen.

5.4 Fussverkehr

Neben den Aufwertungsmassnahmen entlang der Oberalp- und der Gotthardstrasse (vgl. Kap. 5.1) müssen die Fusswegverbindungen zur optimalen Vernetzung zwischen dem TRA und dem Dorfgebiet verbessert werden.

Folgende Massnahmen sind dafür vorgesehen:

- Gleisquerung Bahnhof West (Über- oder Unterführung) zusammen mit der 3. Etappe der Bahnhofplanung
- Fussweg Giessen bis Unterführung Bodenstrasse (ganzjährig)

In Abbildung 10 ist der Konzeptplan des Fusswegnetzes dargestellt.

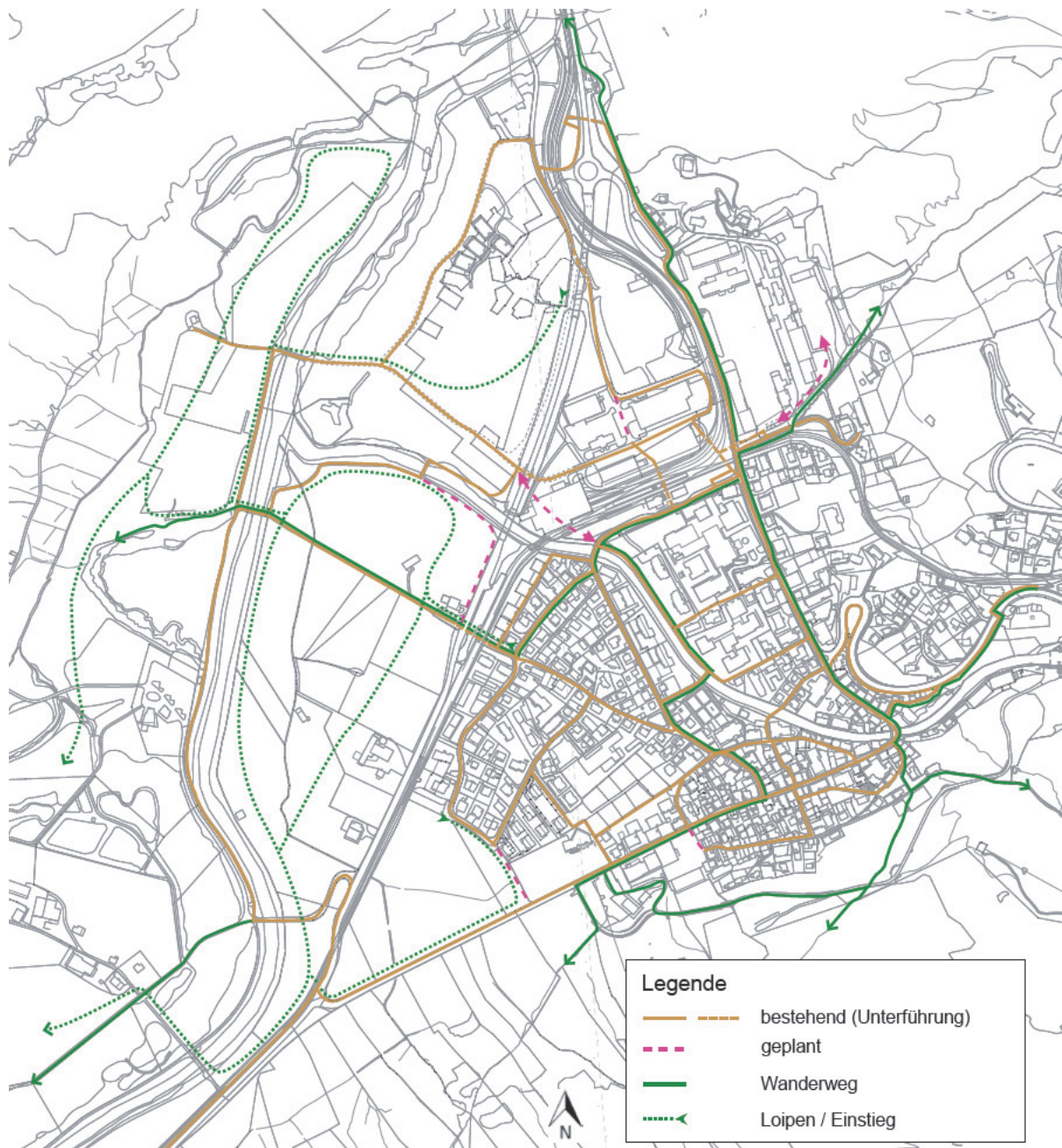


Abbildung 10: Fusswegnetz, Konzeptplan

5.5 Veloverkehr

Grundsätzlich kann jede Strasse auch mit Velos befahren werden. Das Veloroutennetz legt die wesentlichen Routen fest, auf denen die wichtigen Ziele erreicht werden können und mit denen die Verbindung zu den Freizeit- und Bikerrouten hergestellt wird. Über Andermatt führen die drei nationalen Velorouten zum Oberalp-, zum Gotthard- und zum Furkapass. Auf gemeindlicher Ebene sind die Bodenstrasse als Verbindung zum Bahnhof und der Bätzweg als ruhige und sichere Verbindung zwischen dem TRA und dem Dorfzentrum von Bedeutung.

Mit der Aufwertung und Verkehrsberuhigung im Strassennetz werden die Bedingungen für den Veloverkehr verbessert. Eine zusätzliche Attraktivierung kann durch die Bereitstellung von guten Veloabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten erfolgen. Diese sollen nach Möglichkeit besondere Plätze für E-Bikes mit Lade- und Sicherungsvorrichtungen umfassen.

Massnahmen:

- Veloabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten: Bahnhof, TRA, Talstationen der Bergbahnen, Dorfzentrum
- Konflikte der Veloabstellanlagen mit den Fussgängerbereichen im Dorfzentrum vermeiden
- An zentralen Orten Abstellplätze für E-Bikes mit Ladestationen einrichten

Grundsätzlich sind Veloabstellanlagen durch die Betreiber der jeweiligen Zieleinrichtung (z.B. Bahnhof, Bergbahn) einzurichten und zu betreiben. Im öffentlichen Raum liegt die Aufgabe bei der Gemeinde. Die Gemeinde kann einzelne Anlagen mit hohem öffentlichem Interesse auch materiell mit Sachleistungen oder Kostenbeiträgen unterstützen.

In Abbildung 11 ist der Konzeptplan Veloverkehr dargestellt.

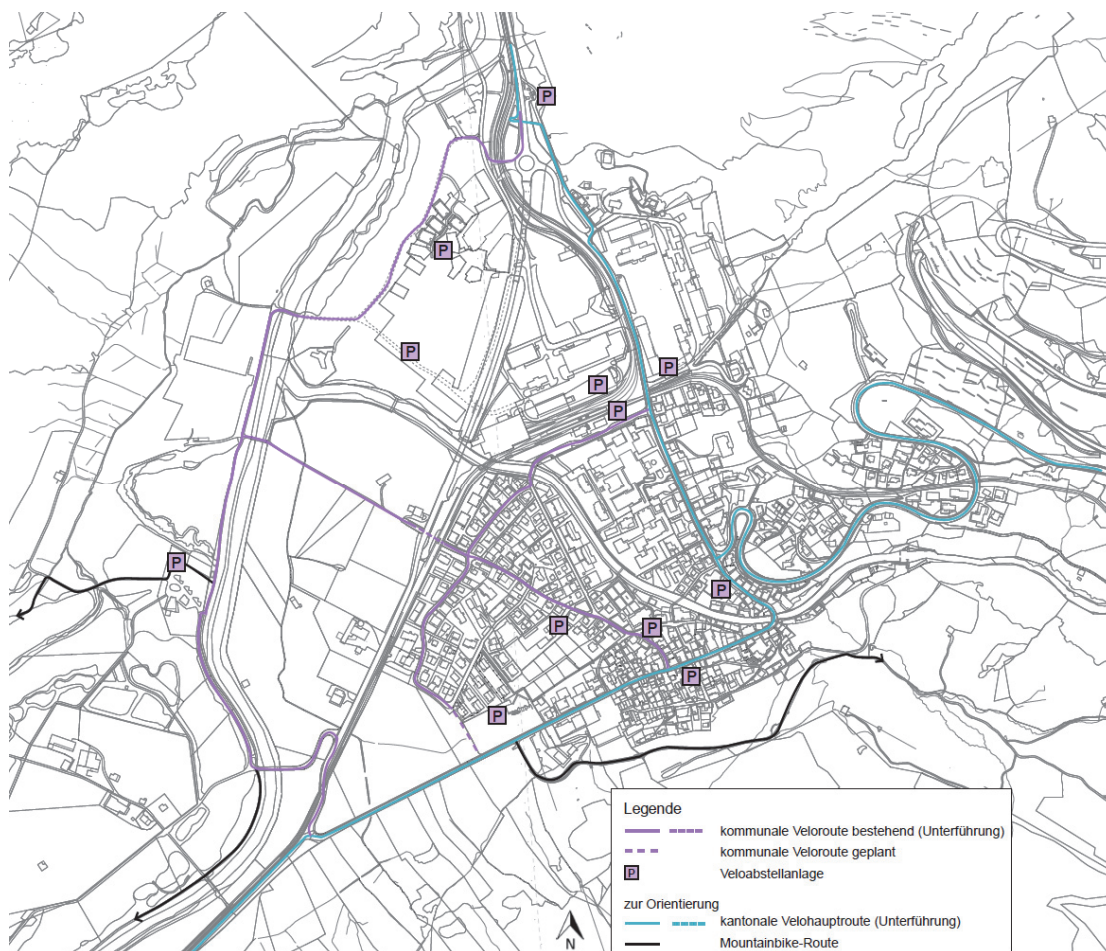


Abbildung 11: Veloverkehr, Konzeptplan

6 Umsetzung

6.1 Die nächsten Schritte

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt schrittweise und wird auf die Realisierung der übergeordneten Projekte abgestimmt. Wesentlich sind die folgenden Eckpunkte:

2019/20: Fertigstellung Bahnhof Nord und Bahnhofvorplatz Süd

2019–2021: Instandsetzung der Umfahrungsstrasse und der Strecke Andermatt-Hospental

Deshalb soll der Gemsstockexpress ab Saison 2019/20 über die Umfahrungsstrasse geführt werden. Möglichst zeitgleich soll die Linienführung des Dorfbusses angepasst werden, was die Realisierung der durchgehenden Bodenstrasse voraussetzt.

Nach Verabschiedung des kVK wird deshalb beabsichtigt, rasch die Überarbeitung des Busverkehrs (Fahrplan, Haltestellen) und die Projektierung der Bodenstrasse auszulösen.

Die übrigen Massnahmen, insbesondere die weitergehende Verkehrsberuhigung im Dorfzentrum und die übrigen Aufwertungsmassnahmen werden parallel dazu geplant und in Abstimmung mit dem Kanton schrittweise umgesetzt.

6.2 Zuständigkeiten und Kosten

Für die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen im öffentlichen (Strassen-)Raum ist die Gemeinde Andermatt, allenfalls in Abstimmung mit dem Kanton zuständig und daher auch Kostenträger. Die Umsetzung von gemischten Aufgaben wie des öffentlichen Busverkehrs ist in Zusammenarbeit mit den Tourismusorganisationen und den interessierten Betrieben (Resort, Bergbahnen, MGBahn, Gewerbe, Hotellerie etc.) vorzunehmen.

Eine Schätzung der Kosten für die einzelnen Massnahmen ist für den vorliegenden Bearbeitungsstand nicht sinnvoll. Die Massnahmen müssen in weiteren Schritten vorerst konkretisiert werden, wozu auch die Finanzierungszuständigkeit gehört. Aufgaben, die rein durch Dritte umzusetzen sind, können von der Gemeinde im Rahmen von Projektbewilligungen als Aufgabe verfügt werden.

Wenn sich zeigen sollte, dass die Kosten für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen die verfügbaren Mittel übersteigen, wird der Gemeinderat die notwendigen Prioritäten setzen, um die wesentlichen Ziele des kVK zu erreichen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass zusammenhängende Massnahmen, insbesondere solche, die mit dem rGVK Ursern zusammenwirken, nur teilweise umgesetzt werden.

Anhang

Anhang 1 Abkürzungsverzeichnis

Anhang 2 Quellenverzeichnis

Anhang 3 Konzeptpläne

Abkürzungsverzeichnis

ASA	Andermatt Swiss Alps AG
ASS	Andermatt-Sedrun-Skiarena AG
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUT	Andermatt-Ursern-Tourismus
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
FlaMa	Flankierende Massnahmen
Fz	Fahrzeuge
GST	Gotthardstrassentunnel
HVZ	Hauptverkehrszeiten
kVK	Kantonales Verkehrskonzept
LV	Langsamverkehr
MGBahn	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Normalverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PGVf	Plangenehmigungsverfügung
PP	Parkplätze/ Parkfelder
P+R	Park + Ride
QGP	Quartiergestaltungspläne
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SVZ	Spätverkehrszeiten
TRA	Tourismusresort Andermatt

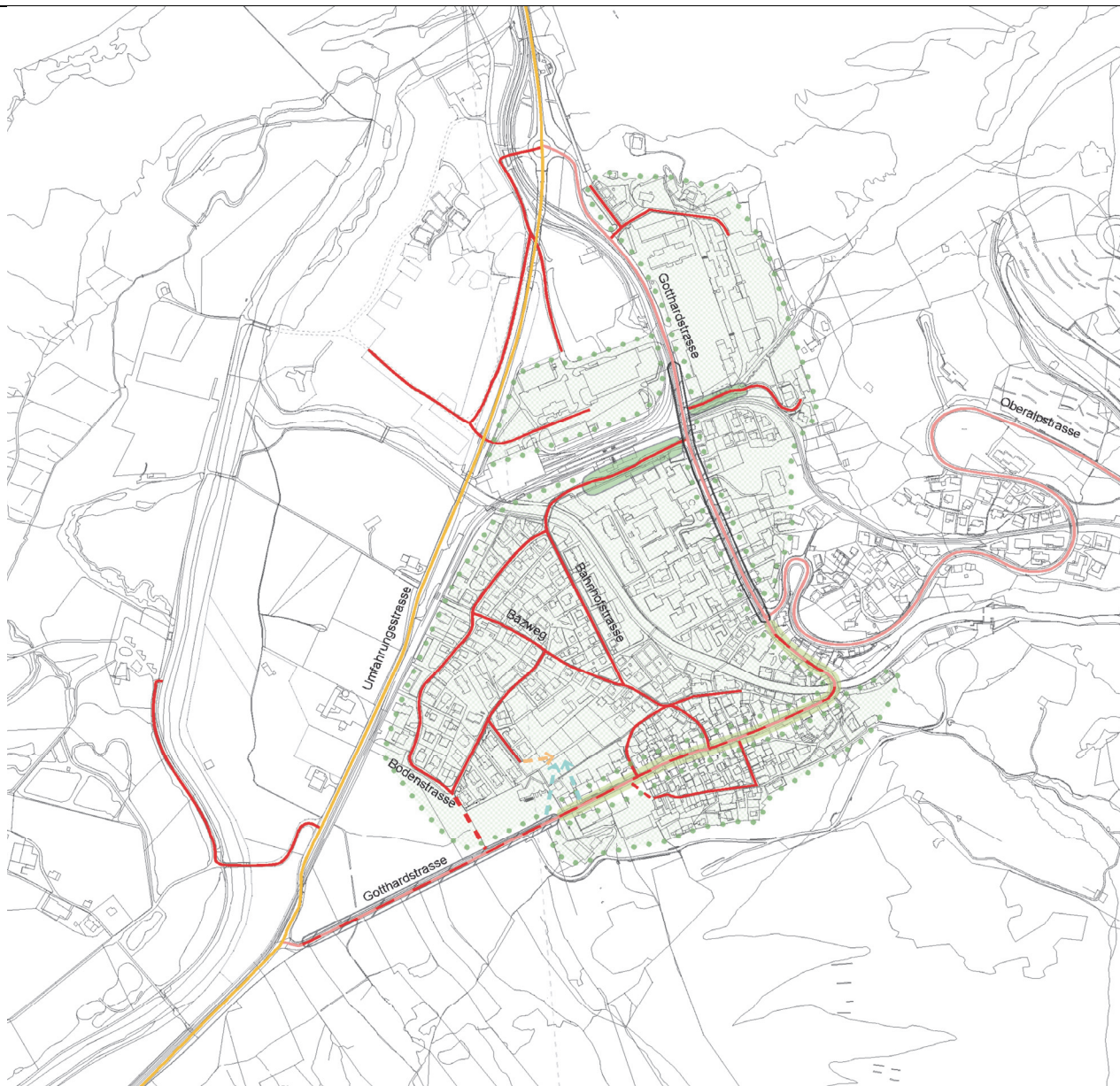
Quellenverzeichnis

- [1] Kanton Uri, Regierungsrat, rGVK Ursern, Synthesebericht (Vernehmlassung). S-ce consulting AG, 6. Februar 2018.
- [2] Bundesamt für Verkehr BAV, Plangenehmigung und Konzession betreffend Skiinfrastrukturanlagen Urserntal-Oberalp. Bern, 30. Mai 2014.
- [3] Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri, Potenzialabschätzung Tourismusresort Andermatt. Ecoplan, 22. September 2017.
- [4] Gemeinde Andermatt, Nutzungsplan Siedlung, Mitwirkungsentwurf. Remund + Kuster, 4. August 2017.
- [5] Urner Kantonalbank. Wirtschaftliche Entwicklung im Urserntal. Ausgabe Nr.3, 2016/17. Ecoplan, Oktober 2017.
- [6] Andermatt Tourismus Resort, Parkfeldberechnung / Verkehrserzeugung. TEAMverkehr.Zug, Mai 2008.
- [7] Andermatt Tourismus Resort, Verkehr. Angebotsgrundsätze öffentlicher Verkehr / Schiene für Andermatt / Urseren. Teilprojekt V5. Metron, 21. Mai 2007.
- [8] Kanton Uri, Tourismusverkehr Andermatt-Sedrun, Überprüfung Planungsstand künftiges Verkehrsangebot. Ernst Basler + Partner, 15. April 2015.
- [9] Kanton Uri, Amt für Tiefbau. rGVK Ursern, Veloroutennetz für den Bereich Ursern. S-ce consulting AG, 20. Dezember 2017.
- [10] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).
- [11] Planungs- und Infrastrukturvertrag zwischen Einwohnergemeinde Andermatt und Andermatt Alpine Destination Company AG (AADC), 18. Dezember 2008.

Anhang 3

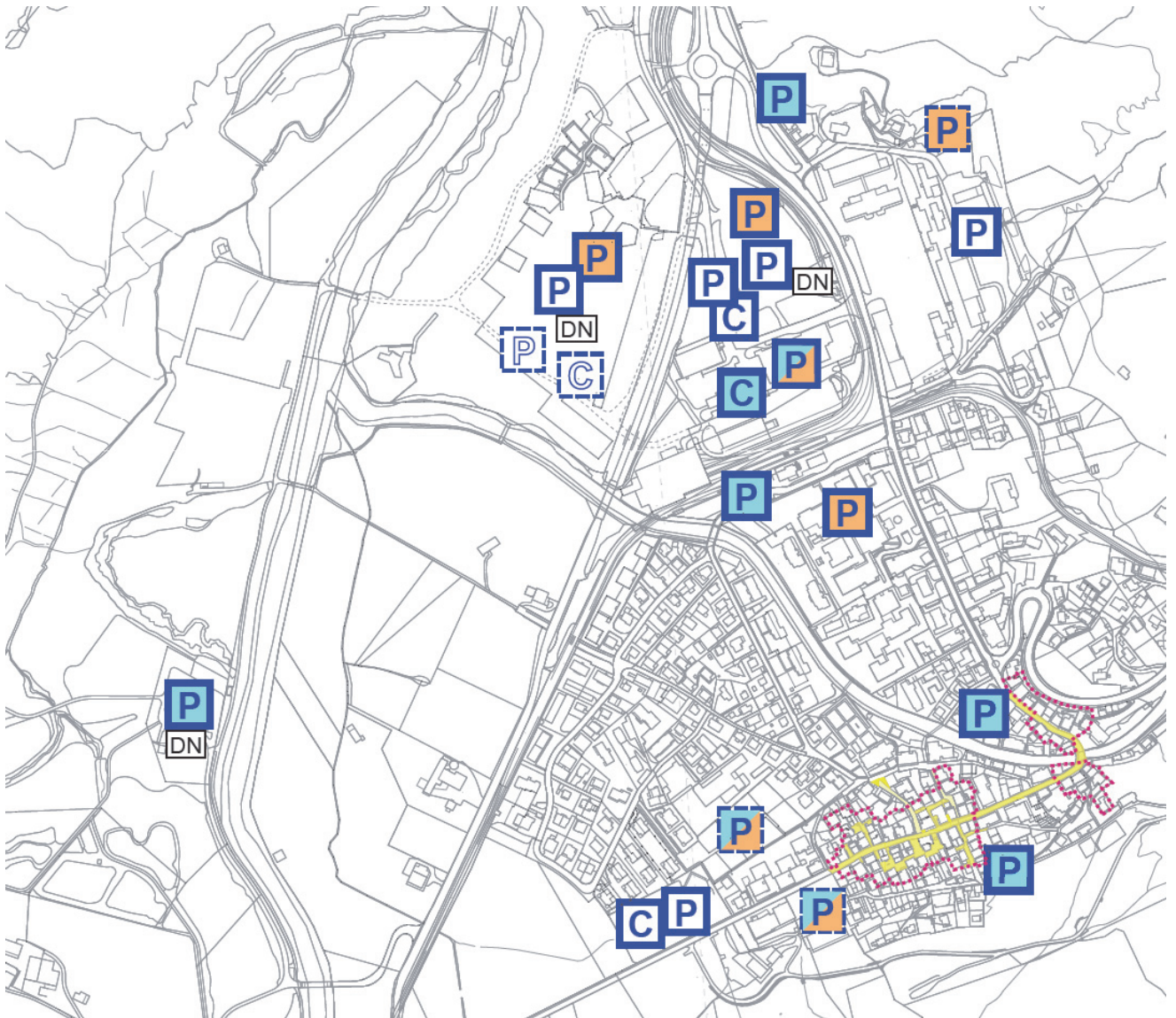
Konzeptpläne

Teilkonzept Strassenverkehr



Legende	
	Nationalstrasse 3. Kl. (Bund)
	Kantonstrasse (Ergänzungnetz)
	Erschliessungsstrassen (Gemeinde, Dritte)
	Erschliessungsstrassen geplant
	Abtretung an Gemeinde geplant
	Erschliessungsrichtung Liegenschaften
	Erschliessungsoptionen öff. Parkplätze
	Tempo 30 Zone
	Begegnungszone
	Aufwertung Strassenraum / Verkehrsberuhigung
	weitergehende Verkehrsberuhigung (schrittweise)

Teilkonzept Ruhender Verkehr

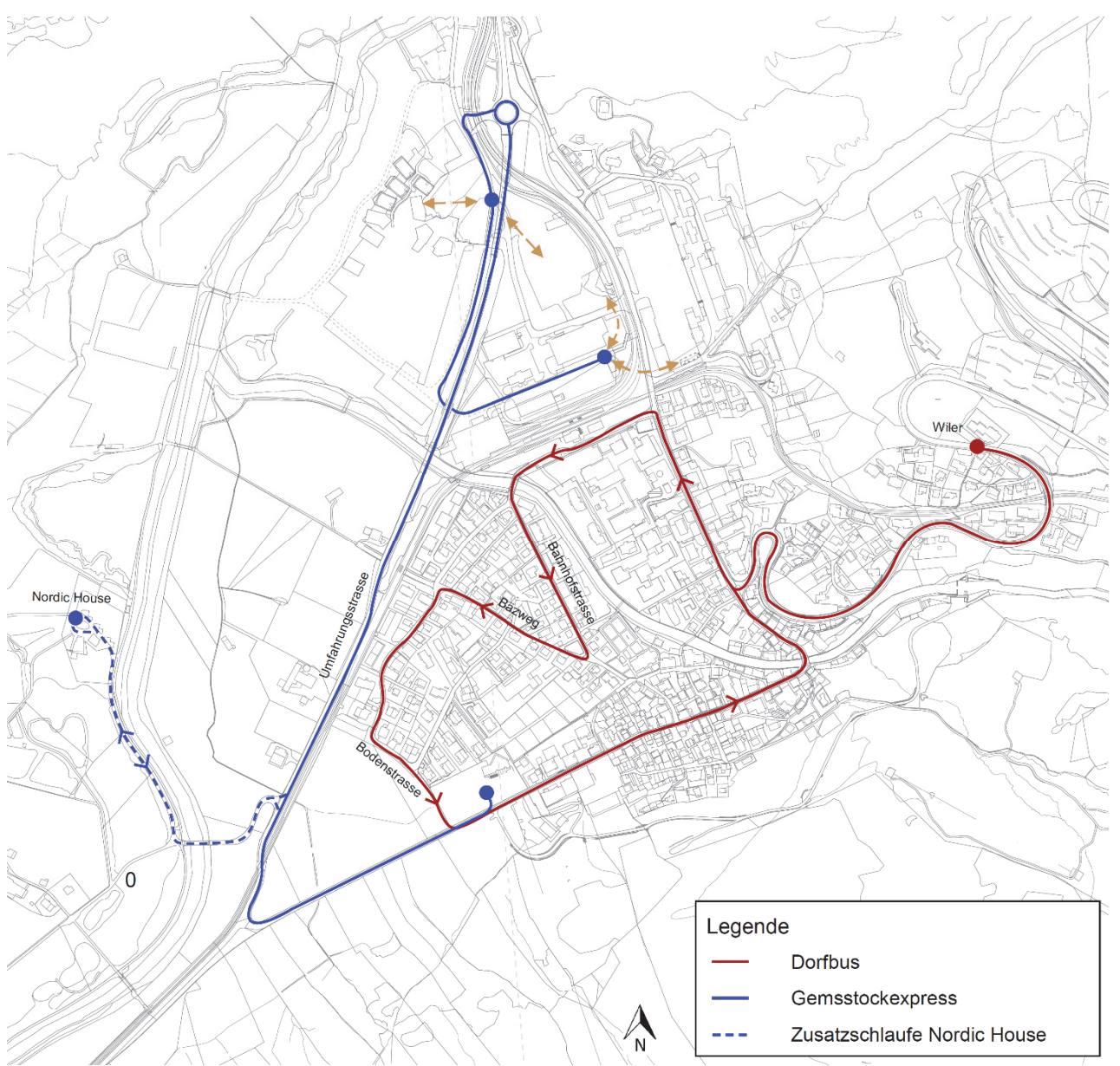


Legende

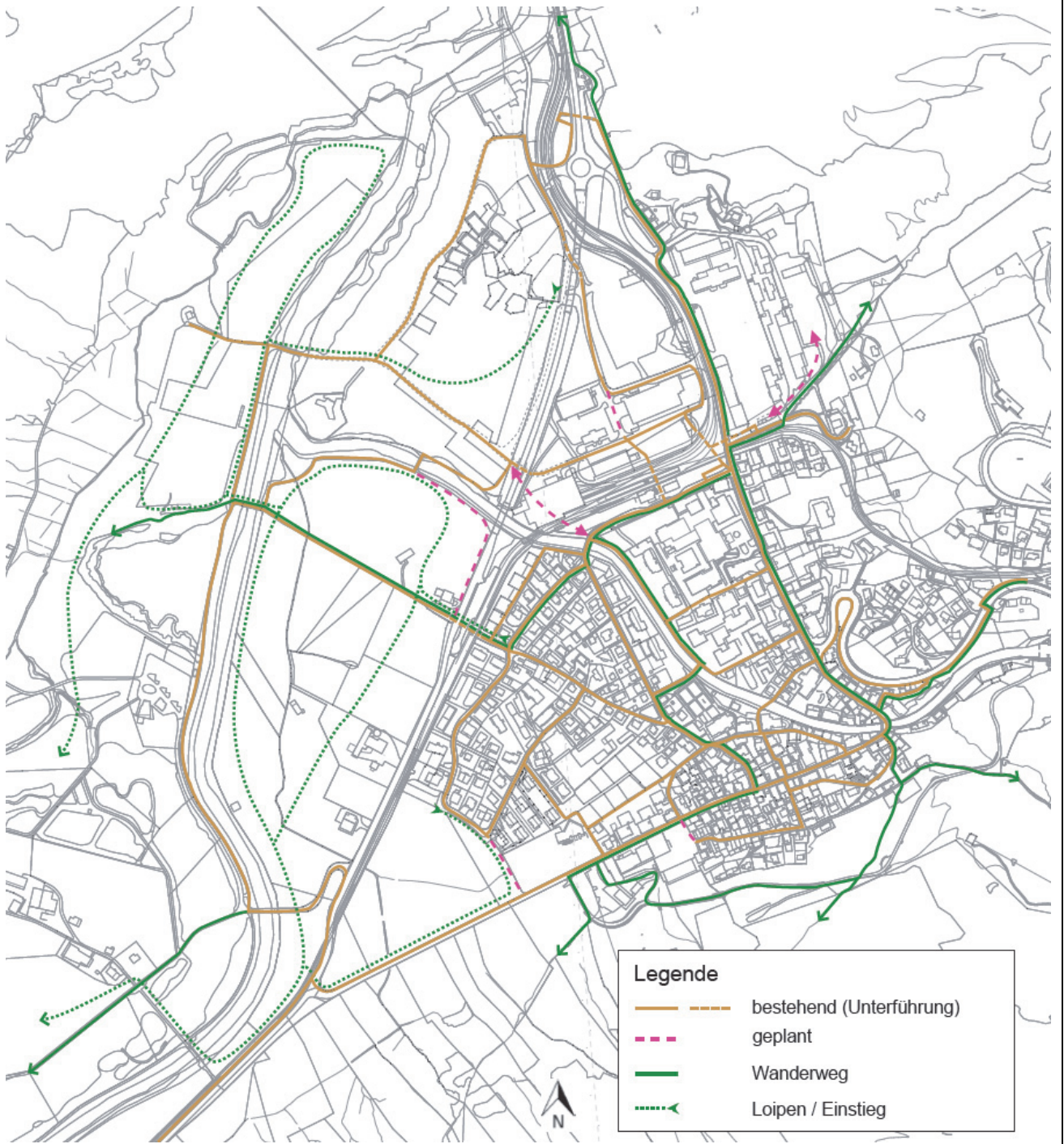
best. Option

- Parkplätze für Besucher ohne Skiarena
- Parkplätze für Skiarena
- Doppelnutzung gemäss QGP TRA
- Parkplätze für Dauergäste / Bewohner
- möglicher Standort für temp. Parkplätze (Zwischenphase)
- Car-Haltestellen (Ein-/Aussteigen)
- Car-Parkplatz
- möglicher Standort für temp. Car-Parkplatz (Zwischenphase)
- Parkierungsperimeter Dorfkern (keine zusätzlichen Parkplätze)
- Parkierungsvorschriften Dorfkern

Teilkonzept Öffentlicher Busverkehr



Teilkonzept Fusswegnetz



Stand: Vernehmlassung

Datum: 27.06.2018

Bearbeitung: S-ce consulting AG

Plangrundlage: Lisag AG

Teilkonzept Veloverkehr

