



Sozialdemokratische Partei
Kanton Uri

Baudirektion Uri
Amt für Tiefbau
Vernehmlassungen rGVK UU und rGVK M
Klausenstrasse 2
6460 Altdorf

28. Oktober 2017

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Nager
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei Uri hat sich mit Interesse den beiden zur Vernehmlassung freigegebenen regionalen Gesamtverkehrskonzepten für das Urner Unterland (rGVK UU) und Mitte (rGVK M) angenommen.

Wir begrüssen es, dass sich der Regierungsrat nach wie vor intensiv mit der Ausgestaltung des Verkehrs in Uri auseinandersetzt. Leider ist für uns nicht ersichtlich, inwiefern die rGVKs zurzeit einen Mehrwert darstellen. Wir sind der Meinung, dass die richtungsweisenden Entscheide bereits mit REUR, Richtplan, dem bisherigen rGVK und dem Agglomerationsprogramm gefällt wurden. Wir äussern uns im Folgenden nicht mehr zu den Fragestellungen, bei denen die Entscheide bereits gefällt sind.

Zielsetzung wird begrüsst

Davon abgesehen erachten wir die Stossrichtung beider rGVKs aber im Grundsatz als richtig. Insbesondere unterstützen wir die in den Kapiteln 5 und 6 genannten Ziele und Strategien der beiden rGVKs. Um aber insbesondere die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den LV zu erreichen, braucht es mehr als ein „wohlwollendes Nebeneinander“ (rGVK UU, Kapitel 6.4.2). Wir erachten es als wichtig, dass insbesondere der Veloverkehr bei der Planung von Strassenräumen und Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets *bevorzugt* behandelt wird.



Wir beantragen: **(1) Die Teilstrategie 6.4.2 soll wie folgt angepasst werden:**

- Der Veloverkehr wird als **bevorzugte** Alternative zum MIV und ÖV für Wege innerhalb der Agglomerationsgemeinden etabliert.
- Es sind durchgängige, **hindernisfreie** Strassenquerungen und sichere Veloverbindungen zu schaffen.
- Im Siedlungsgebiet werden Strassenräume so gestaltet, dass **ein wohlwollendes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger möglich ist** **der Veloverkehr bevorzugt behandelt wird.**
- Die Verbindungen zur Querung von nationalen Verkehrsinfrastrukturen werden verbessert **oder neu gebaut.**
- Veloabstellanlagen in **guter Qualität, ausreichender Anzahl und velofahrerfreundlicher Platzierung** werden **an Hot Spots gratis zur Verfügung gestellt**, ergänzt mit Parkplätzen in hoher Qualität, insbesondere an Bahnhöfen, ÖV-Haltestellen und öffentlichen Orten.
- Bei allen Massnahmen ist der Veloverkehr bevorzugt zu den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

Weiterer Handlungsbedarf beim Velokonzept

Wir bezweifeln, ob das Ziel eines „dichten, direkten und konfliktarmen Velonetzes“ im Talboden mit dem im vorliegenden rGVK UU enthaltenen Velokonzept erreicht werden kann.

- **Die Unterscheidung in ein kantonales und ein kommunales Velonetz verhindert ein kohärentes, gutes Velonetz**

Das Urner Unterland ist ein sehr überschaubarer Raum, in dem etwa so vielen Einwohnerinnen und Einwohner leben wie in einer Kleinstadt. Eine Unterscheidung in ein kantonales, übergeordnetes Velonetz auf der einen Seite und in kommunale Velokonzepte auf der anderen Seite ergibt daher keinen Sinn. Dieser Ansatz verhindert viel mehr ein kohärentes und gutes Velonetz. Es ist auch nicht absehbar, dass Gemeinden (allenfalls mit einzelnen Ausnahmen) diesen Ball aufnehmen und sich dem Thema Veloverkehr aktiv annehmen.

Wir beantragen: **(2) Es muss ein Veloverkehrskonzept geben, ohne dass eine Unterscheidung zwischen kantonalen und kommunalen Routen gemacht wird.**

- **Die im Velokonzept enthaltenen Grundlagen sind noch zu wenig ausgearbeitet**



- Wir sind mit der Beurteilung der heutigen **Qualität der Velorouten** nicht einverstanden. Der gewählte Ansatz, der bloss den DTV-Verkehr und die Strassenbreite berücksichtigt, ist viel zu einfach und ungenügend. Als Beispiel verweisen wir hier auf die Klausenstrasse bei der EWA-Kurve in Richtung Bürglen. Dieser Strassenabschnitt ist wegen des Anstiegs, der langgezogener Rechtskurve und der schlechter Übersicht ein sehr unangenehmer Abschnitt für Velo- wie auch für Autofahrer. Trotzdem wird er im Velokonzept als „gut“ ausgewiesen.
- Die Grundlagen im Velokonzept enthalten noch Fehler und Lücken. So fehlen z.B. bei der räumlichen Analyse etliche Schulen und weitere wichtige öffentliche Einrichtungen.

Wir beantragen: **(3) Die Grundlagen des Velokonzepts müssen überarbeitet werden. Insbesondere die Qualität der bestehenden Velorouten ist umfassender zu beurteilen als mit dem bisherigen, zu einfachen Ansatz.**

- **Die Massnahmen weisen Lücken auf oder werden von uns anders priorisiert**

Die im Konzept enthaltenen Massnahmen sind als Ideenpool wertvoll. Wir sehen aber noch etliche Lücken und zum Teil eine andere Priorisierung (nicht abschliessende Liste):

- Flüelerstrasse: Der Abschnitt Moosbad – Herrengasse hat höchste Priorität zur Weiterführung als Veloweg. Bei Realisierungsproblemen (innerhalb 5 Jahren) sollte als Mindestmassnahme zur Querung der Flüelerstrasse eine Lichtsignalanlage mit Velo/ Fussgängervortritt erstellt werden.
- Der Abschnitt Cooptankstelle – Kollegi muss für Velos direkt und sicher ausgestaltet sein, da auf diesem Abschnitt ja eine deutliche Verkehrszunahme zu erwarten ist (Linksabbiegeverbot wird lokal zu deutlich mehr Verkehr führen).
- Querung des Schächens sollte mit dem Bau der WOV angegangen werden (was gemäss aktuellen Medienberichten auf gutem Weg zu sein scheint).
- Auf der Klausenstrasse zwischen Kollegi und Schule Bürglen muss ein sicherer Veloweg realisiert werden.
- Der Bau einer sicheren Veloverbindung Altdorf/ Schattdorf- Seedorf soll mit höchster Priorität verfolgt werden.
- Der Veloverkehr soll bis zum Seeufer gewährt werden.



- Massnahmen, die nicht innerhalb von 10 Jahren realisiert werden, sind der Ehrlichkeit halber aus dem Konzept zu streichen oder mit einer kürzeren Realisierungsfrist einzuplanen.
- Es braucht eine durchgehende Veloverbindung nicht nur bis Erstfeld, sondern bis Göschenen. Dies nicht nur für PassfahrerInnen, sondern auch für die EinwohnerInnen der Gemeinden im Urner Oberland. Es leuchtet uns nicht ein, dass die Lücke zwischen Erstfeld und der Schöllenenroute offen gelassen werden soll.

Wir beantragen: **(4) Die Massnahmen im Velokonzept sind um die oben aufgeführten Punkte zu ergänzen.**

- **Das Velokonzept wurde weitgehend ohne Partizipation der Bevölkerung erarbeitet**
Bei der Bearbeitung der beiden vorliegenden rGVKs haben wir bemerkt, dass das Velokonzept als Teil des Agglomerationsprogramms bereits im Sommer 2016 abgeschlossen wurde. Offenbar wurden die Parteien oder die Bevölkerung nicht oder nur in sehr geringem Ausmass in die Ausarbeitung des Velokonzepts einbezogen. In den interessierten Kreisen unserer Partei war sich auf jeden Fall niemand bewusst, dass ein Velokonzept besteht. Wir gehen davon aus, dass kaum eine Partizipation bei der Erarbeitung stattgefunden hat, obwohl das eigentlich für ein Agglomerationsprogramm Pflicht ist. Das ist befremdend und führt dazu, dass bisher kaum eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Velokonzept stattfinden konnte.
Wir sind der Meinung, dass man die fehlende Partizipation dem Velokonzept anmerkt (vgl. die Punkte oben). Wir sind überzeugt, dass die Massnahmen und die Priorisierung teilweise anders ausfallen würden, wenn die Bevölkerung aktiver bei der Erarbeitung einbezogen worden wäre.

Wir beantragen: **(5) Das Velokonzept soll mit einer echten Partizipation der Bevölkerung und unter Einbezug der Parteien noch einmal grundsätzlich überarbeitet werden.**

Aus den genannten Gründen erachten wir das Velokonzept als inhaltlich gute Vorlage, die aber noch nicht genügend ausgearbeitet und abgestimmt wurde, als dass das Konzept in der vorliegenden Form für ein rGVK bzw. für einen daraus abgeleiteten und behördenverbindlichen Verkehrsplan verwendet werden kann.



Förderung des Veloverkehrs etablieren

Neben den konkreten verkehrlichen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs fehlen uns strukturelle Massnahmen, um die angestrebte Gleichberechtigung (bzw. gemäss unserer Forderung die Bevorzugung) des Langsamverkehrs mit den vorliegenden rGVKs zu sichern. Wir schlagen vor, dass eine fixe Stelle (entweder kantonsintern analog der Wanderweg- und Bikeschleife oder extern wie „ProCap“ für behindertengerechtes Bauen) eingerichtet wird, die alle verkehrs- und raumplanungsbezogenen Arbeiten des Kantons und der Gemeinden aus Blick des Langsamverkehrs begleitet. Zudem soll neu im Budget für den Strassenverkehr ein fixer Betrag für Langsamverkehrsmassnahmen vorgesehen werden.

Wir beantragen:

- **(6) Es soll eine neue Stelle eingerichtet werden, die sich explizit um die Anliegen des Langsamverkehrs kümmert.**
- **(7) Ein fixer Anteil des Budgets für Strassenverkehr soll für Langsamverkehrsmassnahmen vorgesehen werden.**

Stärkung des ÖV

Die Neuausrichtung des ÖV auf den neuen Bahnhof Altdorf führt zu einer weitreichenden Umgestaltung des ÖV-Angebots. Wir erachten das erarbeitete Konzept als grossen Schritt in die richtige Richtung. Wir erwarten uns daraus eine Stärkung des ÖVs. Wichtig erscheint uns aber auch, dass die Umgestaltung sorgfältig begleitet wird, so dass allfällige Korrekturen zielgerichtet und rasch angegangen werden können. Was die Frequenzen angeht, ist die SP Uri der Meinung, dass es auch südlich von Erstfeld einen 30'-Takt braucht. Der ÖV im Urner Oberland ist zu wenig attraktiv, was mit zum tiefen Anteil am Modalsplit beiträgt.

Leider drängt die Zeit, und einige der wegweisenden Abschnitte wie eine Schächenquerung, eine rückwärtige Veloschliessung des Bahnhofs Altdorf oder der Abschnitt vor dem Kollegi drängen auf gute Lösungen. Wir bitten Sie daher, die Zeit zu nutzen und in einer echten Partizipation mit der betroffenen Bevölkerung und unter Einbezug der Parteien das Velokonzept zügig noch einmal zu überarbeiten. Bis dahin erachten wir es nicht als angezeigt, die rGVKs und einen daraus abgeleiteten Verkehrsplan zu verabschieden.



Sozialdemokratische Partei
Kanton Uri

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und verbleibe mit freundlichen Grüßen
Im Namen der SP Uri

Niklas Joos-Widmer