

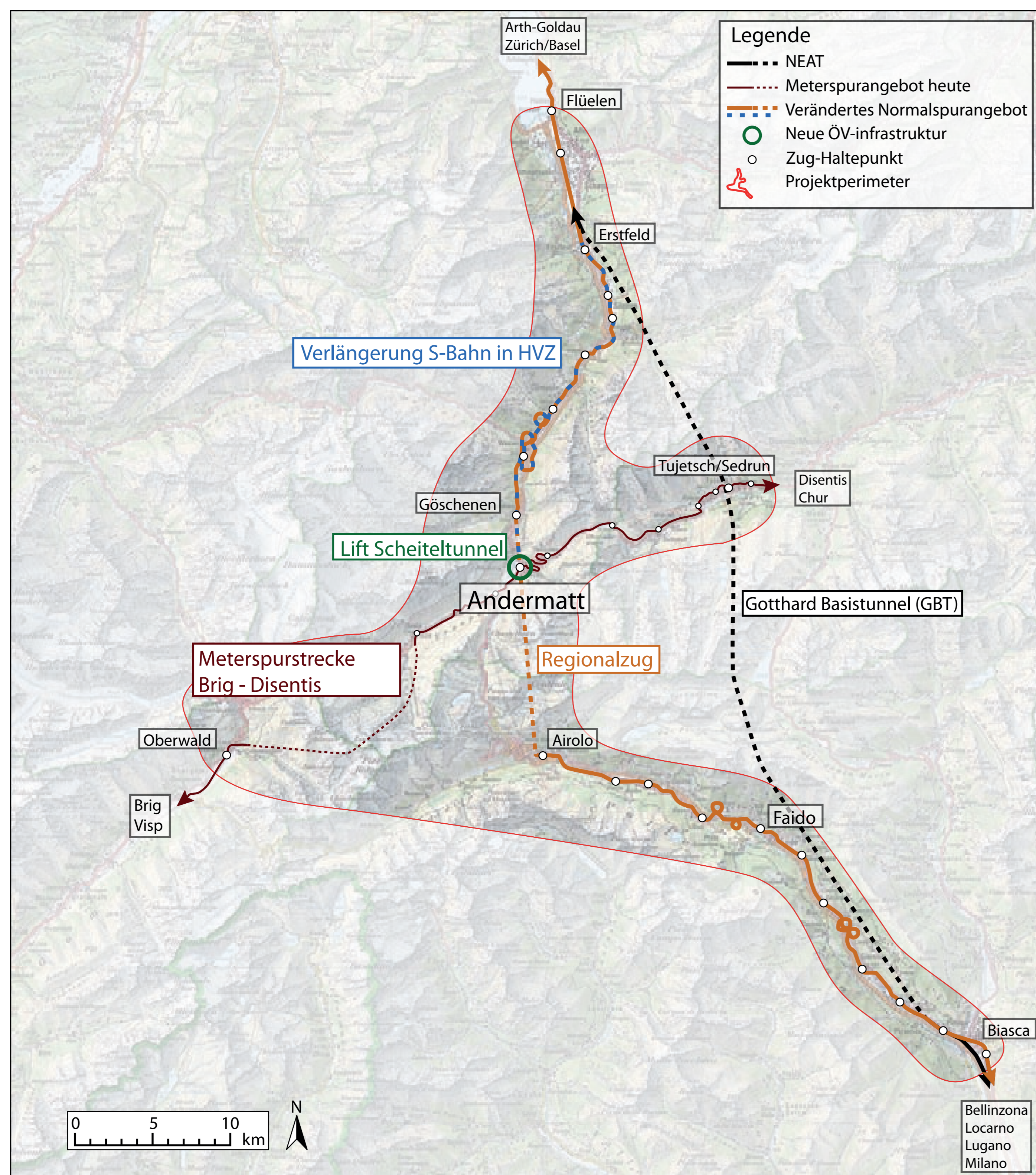
# Verkehrerschliessung der Tourismusdestination Andermatt

Masterarbeit von Daniel Hirzel

## Ausgangslage

Andermatt soll sich mit dem geplanten Resort von Samih Sawiris zu einer international angesehenen Tourismusdestination entwickeln. Sowohl die zukünftige Nachfrage im öffentlichen Verkehr (ÖV) und im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch die Eröffnung des Gotthard Basistunnels beeinflussen die ÖV-Erschliessung von Andermatt. Deshalb wurden verschiedene ÖV-Varianten untersucht und bewertet.

## Bestvariante



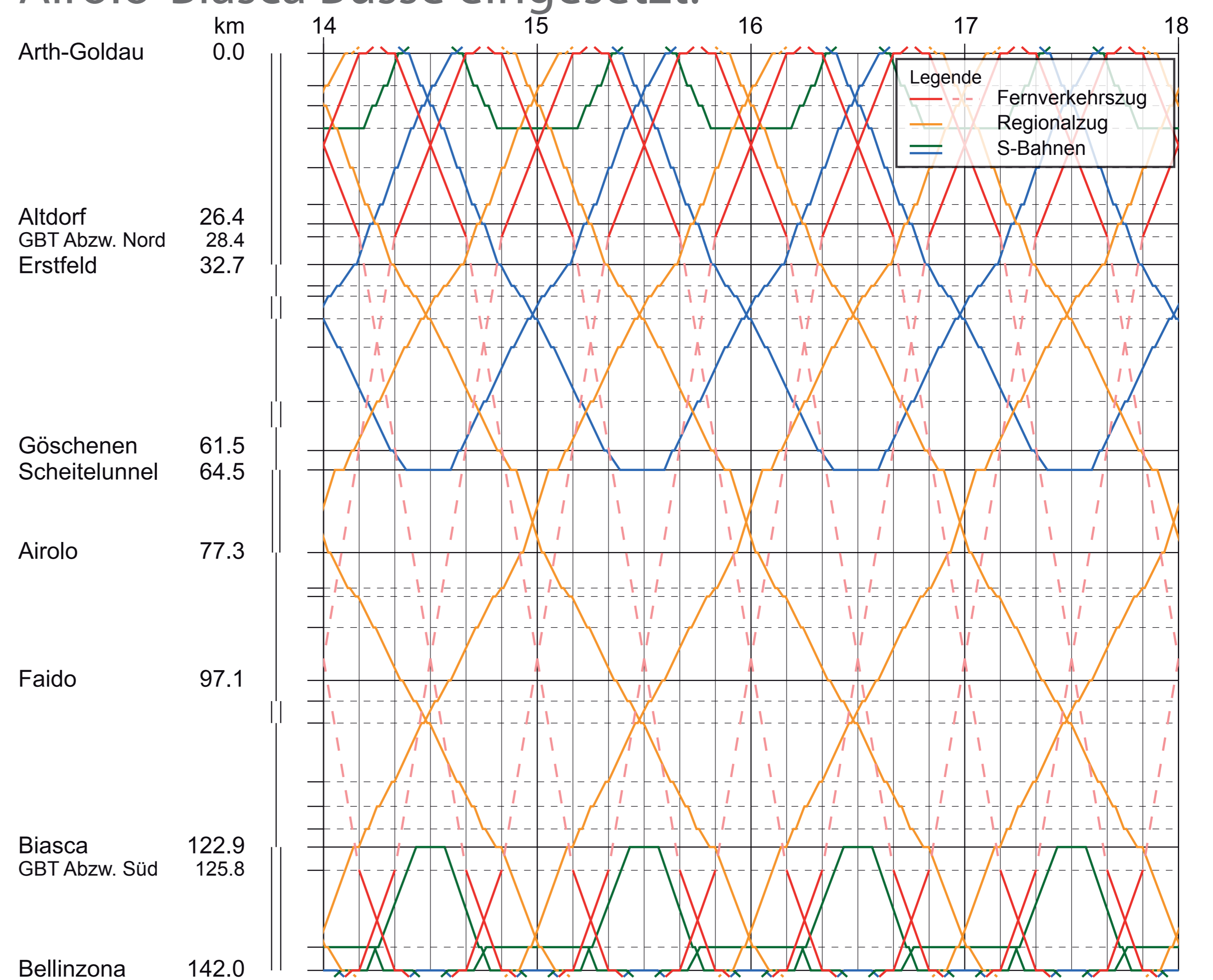
ÖV-Angebote der Bestvariante im Projektperimeter

Die evaluierte Bestvariante zur Erschliessung von Andermatt mit dem ÖV sieht nur auf der Gotthard-Bergstrecke ein neues Konzept vor. Ein Regionalzug bedient dabei zwischen Arth-Goldau und Bellinzona alle Ortschaften entlang der Bergstrecke und ersetzt die Busangebote Flüelen-Göschenen und Bellinzona-Airolo. Zusätzlich wird eine Haltestelle im Gotthard Scheiteltunnel erstellt, von der aus ein Lift direkt zum Bahnhof Andermatt führt. Durch den Lift kann die Bahnstrecke Andermatt-Göschenen zurückgebaut werden. In der Hauptverkehrszeit soll die S-Bahn Zug-Firstfeld bis in den Scheiteltunnel verlängert werden um der erhöhten Nachfrage gerecht zu werden.

Der Lift hat eine Kapazität von 80 Personen pro Fahrt und benötigt für einen Umlauf etwa drei Minuten.

## Fahrplan

Der Fahrplan orientiert sich an den Fernverkehrszügen der Neat. In Arth-Goldau und Bellinzona sind gute Anschlüsse zwischen den Regional- und den Fernverkehrszügen realisierbar, sofern die Fernverkehrszüge im Halbstundentakt verkehren. Durch die vielen Halte der Regionalzüge verlängert sich die Reisezeit zwischen Arth-Goldau und Bellinzona im Vergleich zum heutigen InterRegio-Angebot um 10 Minuten. Der Regionalzug verkehrt von 7 bis 22 Uhr. Am frühen Morgen und am späten Abend werden auf den Strecken Andermatt-Flüelen und Airolo-Biasca Busse eingesetzt.



Grafischer Fahrplan in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

## Kosten

Die Investitionskosten belaufen sich auf 140 Mio. CHF. Sie teilen sich auf in 10 Mio. für die neuen Haltepunkte, 50 Mio. für den Lift und die Tunnelhaltestelle und 80 Mio. für neues Rollmaterial.

Weitere Kosten entstehen für flankierende Massnahmen, die den Verkehrsfluss des MIV in der Schöllenen auch in den Spitzenstunden gewährleisten.

Aus den Betriebskosten (40 Mio. CHF pro Jahr) und den Erlösen (18 Mio. CHF pro Jahr) ergibt sich ein Deckungsgrad von 45 Prozent.