KANTON URI

EBP

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation

Hauptbericht

16. Juni 2021

Projektleitung Kanton Uri
Marco Achermann
Ute Saretzki
Pirmin Scheuber
Peter Vorwerk

Kanton Uri, Justizdirektion
Rathausplatz 5
6460 Altdorf
Telefon +41 41 875 24 29
raumplanung@ur.ch / www.ur.ch

Bearbeitung Analysebericht Ecoplan
Matthias Amacher
Heini Sommer

Ecoplan Altdorf
Dätwylerstrasse 25
6460 Altdorf
Telefon +41 41 870 90 60
info@ecoplan.ch
raumplanung@ur.ch / www.ecoplan.ch

Bearbeitung EBP
Samuel Graf
Jonas Hunziker
Nouri Abdelgadir
Andrina Pedrett
Fabienne Perret
Lara Thomann

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch / www.ebp.ch

Druck: 14. Juli 2021
APURT_4G_Hauptbericht_210616.docx
Projektnummer: 219'278

Titelbild: ETH Zürich, Professur für Raumentwicklung, T. Furrer, 2017

Zusammenfassung

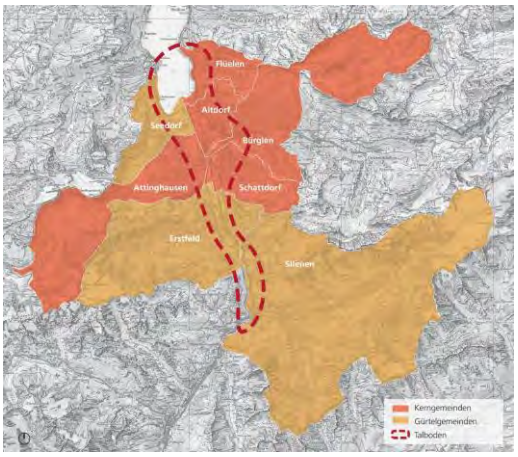
Die Agglomeration Unteres Reusstal im Überblick

Die Agglomeration Unteres Reusstal (URT) liegt südlich des Urnersees an der Transitachse Nord – Süd. Der Siedlungsraum im Talboden ist durch die westlich und östlich steil ansteigenden Talflanken, die Wasserläufe und die Verkehrsinfrastrukturen eng begrenzt und misst an der breitesten Stelle nur rund fünf Kilometer. Der Perimeter des AP URT ist auf die zentralen Herausforderungen in den Themen Siedlung und Verkehr abgestimmt.

Die Agglomeration URT zeichnet sich durch ein abwechslungsreiches Nebeneinander von Siedlungsraum, Kulturland und Natur aus. Im Hauptsiedlungsgebiet ist die Agglomeration geprägt durch die Nähe zwischen Arbeitsplatzgebieten, Wohnorten und Einkaufsgebieten.

Das AP URT fokussiert sich auf den Talboden und umfasst folgende Gemeinden:

- Altdorf
- Attinghausen
- Bürglen
- Erstfeld
- Flüelen
- Schattdorf
- Seedorf
- Silenen



Trägerschaft

Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft der Agglomeration URT. Der Regierungsrat beschliesst zusammen mit den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden das AP URT. Die Trägerschaft ist zuständig für die Planung und Umsetzung des AP, gewährleistet die Verbindlichkeit und sorgt für dessen koordinierte Umsetzung.

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 3. Generation

2016 wurde erstmals ein Agglomerationsprogramm erarbeitet und dem Bund zur Prüfung eingereicht. Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 3. Generation (AP URT 3G) beinhaltete zwei grosse Schlüsselmassnahmen: den Bau einer West-Ost-Verbindung (WOV) inklusive eines neuen A2-Halbanschlusses und die Realisierung des neuen Kantonsbahnhofs in Altdorf. Mit diesen beiden Massnahmen sind verschiedene andere Massnahmen verknüpft wie zum Beispiel die flankierenden Massnahmen in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf, die zur Reduktion des Durchgangsverkehrs beitragen oder die Umsetzung des Buskonzepts, mit dem der ÖV auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet wird. Das AP URT 3G beinhaltete ausserdem die prioritären Veloverkehrsmassnahmen gemäss dem Radwegkonzept für das Untere Reusstal, darunter zahlreiche Velonetzergänzungen und Veloabstellplätze.

Schlüsselmassnahmen im Bereich Siedlung waren die Planung und Umsetzung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gemäss kantonalem Richtplan. Daneben wurden im Rahmen des AP 3G verschiedene Verdichtungsgebiete (V-Gebiete), Gebiete zur Stärkung der Zentrumsfunktion (Z-Gebiete) und Gebiete zur Verbesserung der Siedlungsqualität (Q-Gebiete) identifiziert. Zentrale Landschaftsmassnahmen waren die Erarbeitung eines Nutzungskonzepts im Bodenwald sowie Vernetzungsmassnahmen im Schächenwald.

Das AP URT 3G wird zurzeit umgesetzt. Die im AP URT 3G enthaltenen Infrastrukturmassnahmen werden vom Bund mit 35 % der massgeblichen Kosten mitfinanziert.

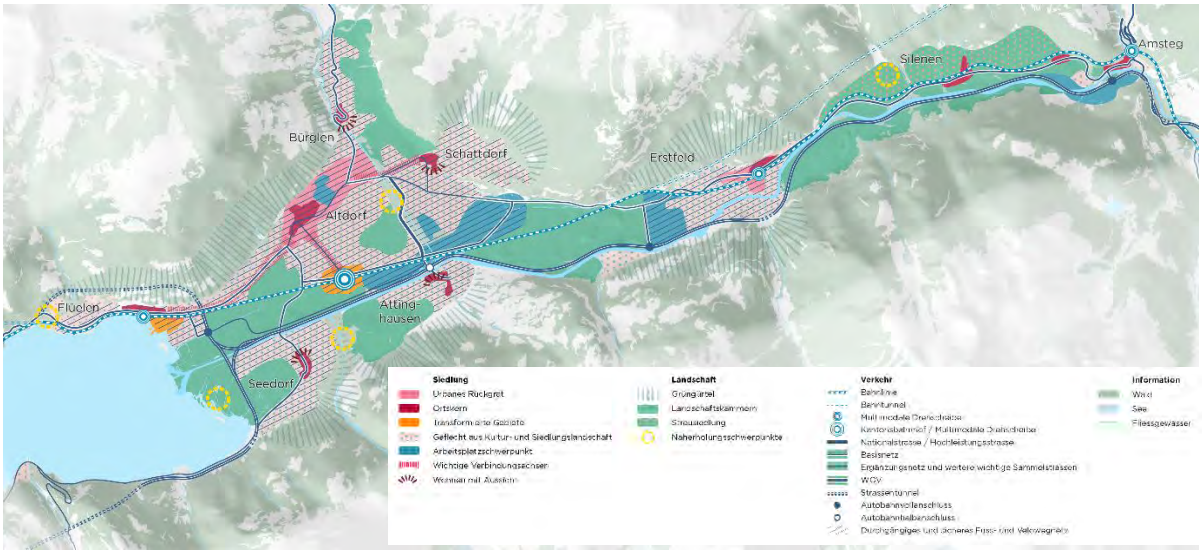
Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation

Der Fokus der Agglomeration in den nächsten Jahren besteht darin, die grossen und aufwändigen Massnahmen des AP 3G konsequent umzusetzen. Im AP 4G sind entsprechend keine neuen grossen Massnahmen vorgesehen. Fokus des AP 4G besteht darin, dass AP 3G zu konkretisieren, zu schärfen und dessen Schwächen zu beheben. Mit der 4. Generation soll das AP entsprechend nicht neu erfunden, sondern punktuell angepasst werden.

Das AP URT 4G besteht aus dem Hauptbericht mit Anhang und einer Massnahmendokumentation.

Zukunftsbild AP URT 4G

Das Zukunftsbild für die Agglomeration verortet die Entwicklungsziele konkret im Raum und zeigt, wie sich Siedlung, Landschaft und Verkehr im Jahr 2040 präsentieren.



Siedlung

- Urbanes Rückgrat mit hoher Dichte und vielfältigen zentralörtlichen Funktionen
- Ortskerne mit lokalen Zentrumsfunktionen für die Grundversorgung
- Transformierte Gebiete mit Mischnutzungen und neu gewonnen Qualitäten in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen
- Konzentrierte Arbeitsplatzgebiete mit industriell-gewerblichen Nutzungen mit verbesserter ÖV und Fuss- und Veloanbindung sowie direkter Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz
- Geflecht aus offener Kultur- und Siedlungslandschaft als typisches Merkmal der Agglomeration

Landschaft

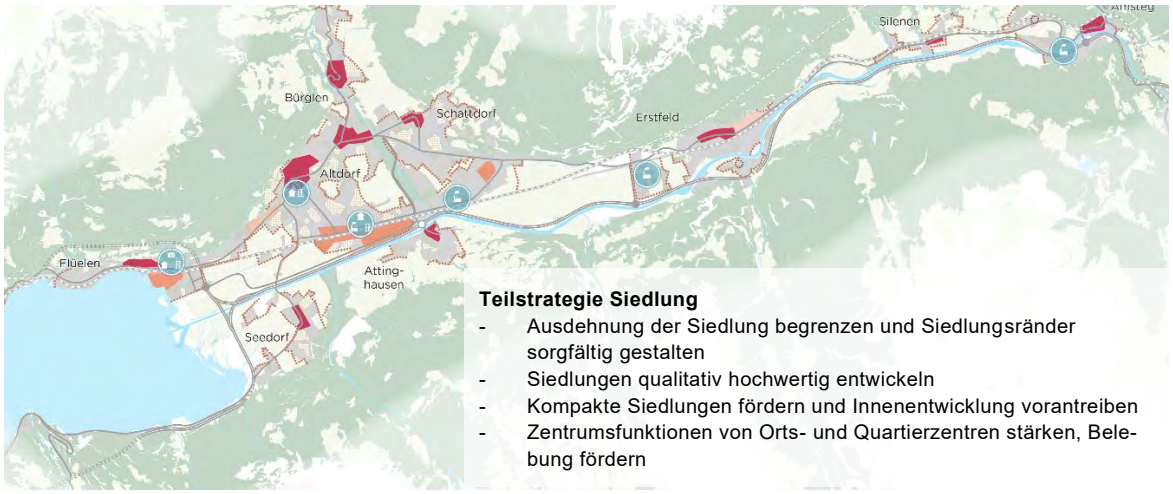
- «Grüngürtel» als natürliche Grenze zwischen innerem und äusserem Erholungsraum und als Grenze zwischen Agglomerationsraum und umgebender Landschaft
- Unverbaute und nicht weiter durch Infrastruktur getrennte Landschaftskammern im Talboden
- Attraktive und gut mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreichbare Naherholungsgebiete im Talboden

Verkehr

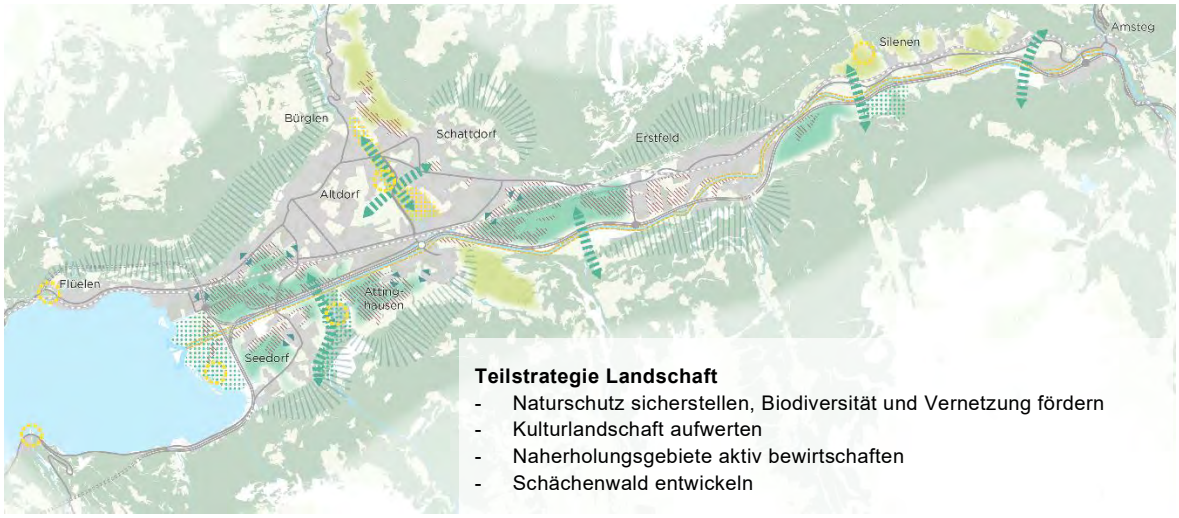
- Kantonsbahnhof in Altdorf als Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs
- West-Ost-Verbindung (WOV) entlastet die Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr
- Optimale Abstimmung der ÖV-, Fuss- und Velonetze
- Nachhaltige Mobilität wird gelebt und gezielt gefördert
- Durchgängiges, attraktives und sicheres Netz für den Velo- und Fussverkehr

Handlungsbedarf und Teilstrategien

Aus dem Vergleich zwischen der Ist/Trendsituation und dem Zukunftsbild/Zielen zeigt sich der Handlungsbedarf. Die Teilstrategien zeigen auf, wie dieser Handlungsbedarf angegangen wird. Der Handlungsbedarf wurde ausgehend von den geplanten Vorhaben und den zur Verfügung stehenden Ressourcen priorisiert.



Teilstrategie Siedlung
- Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten
- Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln
- Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben
- Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern



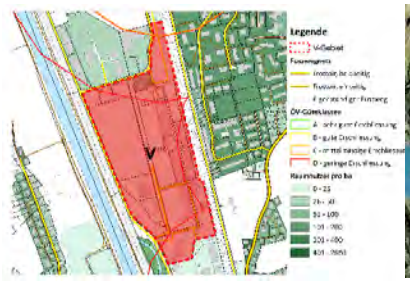
Teilstrategie Landschaft
- Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung fördern
- Kulturlandschaft aufwerten
- Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften
- Schächenwald entwickeln

Teilstrategie Verkehr
- Potenzial der multimodalen Drehscheiben nutzen
- Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern
- Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen
- Den Binnenverkehr zu Fuss und mit dem Velo fördern
- Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen
- Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen
- Nachfragebeeinflussung verankern
- Förderung von klimaneutralen Angeboten im ÖV und MIV

Ausgewählte Massnahmen AP URT 4G

Im AP werden verschiedene konkrete Massnahmen definiert. Die Massnahmen können in unterschiedlichen Umsetzungshorizonten eingereicht werden (A-Horizont 2024-2028, B-Horizont 2028-2032).

Siedlung

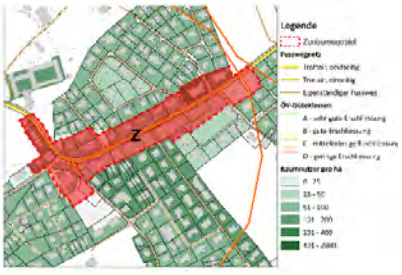


Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten

- Konkretisierung der Entwicklung
- Umsetzung der Verdichtungsgebiete und Mobilisierung der Entwicklungsreserven
- Formulierung von konkreten Anforderungen an die Entwicklung

Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

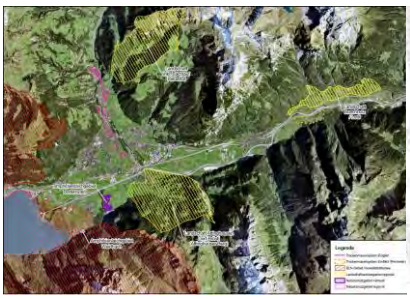
- Präzisierung Perimeter, Standortprofil und zukünftiger Entwicklung
- Ableitung von Massnahmen und konkrete Aufträge an die Revision der Nutzungsplanung
- Formulierung von konkreten Anforderungen an die Entwicklung



Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung

- Prüfung Planungsprozessen zur Dorfkern-/Zentrumsentwicklung
- Schaffen von Voraussetzungen für die Stärkung der Funktion als Zentrum
- Umsetzung oder Unterstützung von konkreten Projekten

Landschaft



Landschafts- und Naturschutz

- Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Unteres Reusstal
- Erarbeitung Naturschutzkonzept Kanton Uri
- Ausarbeitung Schutzlegungen

Vernetzung im Schächenwald

- Sicherung Vernetzungsachsen
- Erstellung eines neuen Gerinnes Schächen – Stille Reuss
- Aufwertung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen

Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern

- Bestandsaufnahme, Umsetzung laufender Projekte und geplanter Sanierungen

Verkehr

Fuss- und Veloverkehr

- Verbesserung Querungsstellen und Längsverbindungen Fuss-verkehr
- Umsetzung mittelfristige Massnahmen Radwegkonzept

Gesamtverkehr

- Umsetzung Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Umgestaltung und Aufwertung von Strassenabschnitten
- Neubau und Umgestaltung Unterführungen

Multimodale Drehscheiben

- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld
- Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	13
	1.1 Agglomerationspolitik des Bundes	13
	1.2 Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal	14
	1.3 Methodik und Aufbau des Agglomerationsprogramms	14
2.	Agglomerationsprogramm 3. Generation	16
	2.1 Inhaltliche Schwerpunkte	16
	2.2 Beurteilung durch den Bund	17
3.	Überblick zum Agglomerationsprogramm 4G	18
	3.1 Ziele und Stossrichtungen des AP 4G	18
	3.2 Perimeter	19
	3.3 Trägerschaft	21
	3.4 Erarbeitungsprozess und Partizipation	22
	3.5 Erfüllung Grundanforderungen	23
4.	Umsetzungsbericht AP 3. Generation	24
	4.1 Übersicht zum Umsetzungsstand AP 3G	24
	4.2 Massnahmen Siedlung	26
	4.3 Massnahmen Landschaft	29
	4.4 Massnahmen Verkehr	31
5.	Situations- und Trendanalyse	37
	5.1 Lage, Topografie, Raumstruktur	37
	5.2 Siedlung, Bevölkerung und Beschäftigte	38
	5.2.1 Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung	38
	5.2.2 Nutzungsdichte	40
	5.2.3 Innenentwicklungspotenzial und Bauzonenauslastung	43
	5.2.4 Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlung	46
	5.2.5 Ortsbilder und historische Verkehrswege	47
	5.2.6 Versorgungssituation in den Ortszentren	47
	5.2.7 Entwicklungsschwerpunkte	48
	5.2.8 Verkehrsintensive Einrichtungen	49
	5.3 Landschaft, Natur und Umwelt	50
	5.3.1 Landschafts- und Naturwerte	50
	5.3.2 Ökologische Vernetzung	51

5.3.3 Naherholung 52
5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung 52
5.4 Verkehr 55
5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) 55
5.4.2 Öffentlicher Verkehr 60
5.4.3 Fussverkehr 65
5.4.4 Veloverkehr 66
5.4.5 Mobilitätsmanagement und intermodale Angebote 69
5.4.6 Unfälle 71
5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten 72
5.4.8 Nationale Planungen 75
5.5 Zusammenarbeit und Datengrundlagen 76
5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse 77
6. Zukunftsbild und Ziele 82
6.1 Profilierung als eigenständiger Raum 83
6.2 Zukunftsbild 85
6.3 Ziele der Siedlungsentwicklung 91
6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung 91
6.5 Ziele der Verkehrsentwicklung 92
6.6 Zielsetzungen zur Zusammenarbeit und Datengrundlagen 93
6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren 94
7. Teilstrategien 97
7.1 Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung 98
8. Handlungsbedarf im AP 4G 109
8.1 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung 109
8.2 Handlungsbedarf Landschaftsentwicklung 110
8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung 111
8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen 112
9. Massnahmen AP 4. Generation 113
9.1 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung 113
9.2 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung 114
9.3 Massnahmen für die Verkehrsentwicklung 115
9.3.1 Intermodalität 115
9.3.2 Fuss- und Veloverkehr 116

9.3.3 Öffentlicher Verkehr 117
9.3.4 Massnahmen Gesamtverkehr 118
9.4 Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlagen 120
9.5 Übergeordnete und nationale Massnahmen 120
10. Umsetzung 121
10.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben 121
10.2 Finanzielle Tragbarkeit 121
10.3 Umsetzungskontrolle 122

Anhang

A1	Tabelle Umsetzungsreporting	123
A2	Übersicht Fussverkehrsschwachstellen	125
A3	Zukunftsbild	132
A4	Teilstrategiekarten	133
A5	Übersicht Handlungsbedarf	137
	A5.1 Handlungsbedarf Siedlung	137
	A5.2 Handlungsbedarf Landschaft	141
	A5.3 Handlungsbedarf Verkehr	144
	A5.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen	152
A6	Wichtige Grundlagen	153

Abkürzungsverzeichnis

AeV	Eigenleistungen im A-Horizont
AFJ	Amt für Forst und Jagd, Kanton Uri
AfT	Amt für Tiefbau, Kanton Uri
AfU	Amt für Umweltschutz, Kanton Uri
ALA	Amt für Landwirtschaft, Kanton Uri
AP	Agglomerationsprogramm
ARE	Amt für Raumentwicklung Kanton Uri
ARE-CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWöV	Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr, Kanton Uri
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BD	Baudirektion, Kanton Uri
BeSA	Beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GV	Gesamtverkehr
IM	Intermodalität
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung
IVS	Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung
JD	Justizdirektion
KRP	Kantonaler Richtplan
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr
MZMV	Mikrozensus Mobilität Verkehr

NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PGV	Plangenehmigungsverfahren
PV	Programmvereinbarung
REUR	Testplanung Raumentwicklung Unteres Reusstal
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
URT	Unteres Reusstal
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VD	Volkswirtschaftsdirektion, Kanton Uri
VQZ-Gebiete	Verdichtungsgebiete (V-Gebiete), Gebiete mit Zentrumsfunktion (Z-Gebiete) und Gebiete zur qualitativen Aufwertung (Q-Gebiete)
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WK	Wirkungskriterien Bund

1. Einleitung

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Planungsinstrument Agglomerationsprogramm

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme (AP) sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

Periodische Aktualisierung der Agglomerationsprogramme

Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) in einer Agglomeration. Ebenfalls beinhaltet ein Agglomerationsprogramm Massnahmen zur Landschaftsentwicklung, wenn sie einen funktionalen Zusammenhang mit den Planungen von Verkehr und Siedlung aufweisen.

Vorgaben und Anforderungen an die Agglomerationsprogramme

Zur Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme hat der Bund die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV (ARE CH, 2020) erarbeitet. Darin werden die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme beschrieben, das Prüfverfahren erläutert und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme aufgezeigt. Als Grundanforderungen sind zu erfüllen: Partizipation und Trägerschaft, Vollständigkeit und roter Faden, Herleitung priorisierter Massnahmen, Umsetzung und Controlling. Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme müssen bezüglich folgender Kriterien positiv wirken: Qualität des Verkehrssystems, Siedlungsentwicklung nach innen, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

Massnahmen der Agglomerationsprogramme

Auf der Grundlage der Agglomerationsprogramme leistet der Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem in Städten und Agglomerationen führen. Diese Beiträge werden für Infrastrukturmassnahmen zugunsten des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet, soweit sie zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs führen und eine Finanzierung durch andere (Schweizer) Bundesmittel ausgeschlossen ist. Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen werden nicht mitfinanziert.

Schaffung NAF

Finanziert werden die Beiträge aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), dessen Einrichtung die Stimmbevölkerung der Schweiz mit Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 guthiess. Damit wurde das Programm Agglomerationsverkehr auf eine dauerhafte finanzielle Grundlage gestellt.

1.2 Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

Unteres Reusstal seit 2014 Agglomeration

Der Bund bezeichnet in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV, Anhang 4), welche Gemeinden im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr für Beiträge des Bundes beitragsberechtigt sind. Die Grundlage für die Liste bildet die Definition des «Raums mit städtischem Charakter» des Bundesamts für Statistik BFS (2012). Nach dieser Definition wird das untere Reusstal seit 2014 als Agglomeration bezeichnet. Davor zählte das untere Reusstal noch nicht als Agglomeration gemäss Definition des Bundes und war darum nicht beitragsberechtigt.

Erstes AP im unteren Reusstal in der 3. Generation

Gemäss MinVV sind folgende Gemeinden im unteren Reusstal beitragsberechtigt: Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf, Silenen. 2015 erarbeitete die Agglomeration Unteres Reusstal erstmals ein Agglomerationsprogramm und reichte es 2016 beim Bund zur Prüfung ein. Das AP Unteres Reusstal 3. Generation (AP 3G) wurde durch den Bund positiv bewertet und befindet sich seit 2019 in Umsetzung.

1.3 Methodik und Aufbau des Agglomerationsprogramms

Aufbau und Methodik gemäss RPAV

Die RPAV gibt den Aufbau und die Methodik der Agglomerationsprogramme vor. Demnach beinhaltet ein Agglomerationsprogramm die in der nachfolgenden Abbildung dargestellten Bausteine. Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal umfasst alle diese Bausteine. Die Struktur des Hauptberichts folgt diesem Aufbau.

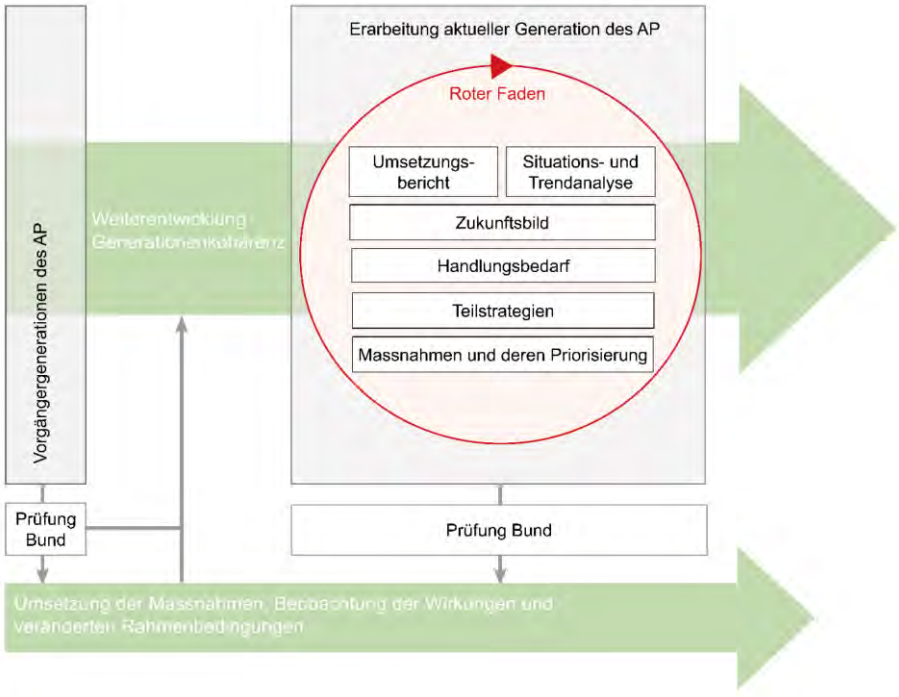


Abbildung 1 Bausteine und Methodik zur Weiterentwicklung und Umsetzung eines Agglomerationsprogramms (ARE-CH, 2020)

Kapitelaufbau

Das AP 4G basiert zu grossen Teilen auf der Gesamtkonzeption des AP 3G. Der Kapitelaufbau ist wie folgt:

— Kapitel 2 beinhaltet eine Übersicht über das AP 3G und fasst die wichtigsten Rückmeldungen des Bunds zusammen.

— Kapitel 3 gibt einen Überblick zum AP 4G und den Erarbeitungsprozess.

— Kapitel 4 beinhaltet den Umsetzungsbericht. Der Umsetzungsbericht wird ergänzt durch die Umsetzungstabellen gemäss Vorgabe des Bunds. Diese sind in Anhang A1 aufgeführt.

— Kapitel 5 beinhaltet die Situations- und Trendanalyse, die gegenüber dem AP 3G aktualisiert wurde. Sie basiert auf dem separaten Bericht «Situations- und Trendanalyse AP URT 4G». Das Kapitel 5 beinhaltet die wichtigsten Analyseaussagen.

— Kapitel 6 erläutert das Zukunftsbild und die Ziele.

— Kapitel 7 beschreibt die Teilstrategien, mit denen das Zukunftsbild umgesetzt werden soll. Sie basieren auf dem Handlungsbedarf, d.h. auf dem Vergleich zwischen der Situations- und Trendanalyse sowie dem Zukunftsbild und den Zielen (Ist-Soll-Vergleich). Der Ist-Soll-Vergleich wird gesamthaft in Anhang A5 beschrieben.

— Kapitel 8 beschreibt lediglich den priorisierten Handlungsbedarf, also derjenige Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird.

— Kapitel 9 beschreibt in zusammengefasster Form die wichtigsten Massnahmen des AP 4G.

— Kapitel 10 erläutert die Umsetzung und Umsetzungskontrolle.

2. Agglomerationsprogramm 3. Generation

Dieses Kapitel wurde mit der 4. Generation ergänzt. Es beinhaltet eine knappe Zusammenfassung und Erläuterung der Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sowie die Beurteilung durch den Bund.

2.1 Inhaltliche Schwerpunkte

Erstes AP in unteren Reusstal in der 3. Generation

2016 reichte die Agglomeration im Rahmen der 3. Programmgeneration ihr erstes Agglomerationsprogramm ein. Die Ausrichtung des Verkehrs- und Siedlungssystems im Unteren Reusstal geht zurück auf die Testplanung Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR) 2006 und die nachfolgenden Planungen. Schwerpunkt des Programms bildete die Entwicklung einer Gesamtsicht der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung im unteren Reusstal. Dabei galt es, diese drei Themenbereiche aufeinander und mit den erwarteten räumlichen und verkehrlichen Entwicklungen abzustimmen. Grundlage für die Gesamtkonzeption im Verkehr bildete das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal sowie das Veloverkehrskonzept. Sie wurden im AP 3G in eine neue Gesamtkonzeption eingebunden und es wurden Massnahmen daraus abgeleitet.

Veränderung des Verkehrssystems durch Schlüsselmassnahmen AP 3G

Das AP 3G beinhaltete mehrere grosse Schlüsselmassnahmen: der Bau einer West-Ost-Verbindung (WOV) inklusive eines neuen Halbanschlusses auf der A2, die Realisierung eines neuen Kantonsbahnhofs in Altdorf und die Ausrichtung des ÖVs in der Agglomeration auf den Kantonsbahnhof. Die Massnahmen haben wesentliche Veränderungen im Verkehrssystem sowohl in Bezug auf den Strassenverkehr als auch auf den ÖV im unteren Reusstal zur Folge. Ziel der Massnahmen ist es, die Ortskerne vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten und den ÖV zu verbessern. Mit diesen drei Massnahmen sind verschiedene andere Massnahmen verknüpft wie zum Beispiel verschiedene flankierende Massnahmen in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf oder die Umsetzung des Buskonzepts, das aufzeigt, wie das ÖV-System auf den Kantonsbahnhof reagieren muss. Diese Massnahmen bildeten ebenfalls Teil des AP 3G.

Fokus auf Veloverkehrsmassnahmen

Daneben beinhaltete das AP 3G einen Fokus auf den Veloverkehr. Das AP 3G enthielt die prioritären Veloverkehrsmassnahmen gemäss dem Veloverkehrskonzept des unteren Reusstals von 2016, darunter verschiedene Velonetzergänzungen und Veloabstellplätze.

Siedlung und Landschaftsmassnahmen

Schlüsselmassnahmen im Bereich Siedlung waren die Planung und Umsetzung der Entwicklungsschwerpunkte gemäss kantonalem Richtplan. Daneben wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms verschiedene Verdichtungsgebiete, Gebiete zur Stärkung der Zentrumsfunktion und Gebiete zur Verbesserung der Siedlungsqualität identifiziert. Zentrale Landschaftsmassnahmen waren die Erarbeitung eines Nutzungskonzepts im Bodenwald sowie Vernetzungsmassnahmen im Schächenwald.

2.2 Beurteilung durch den Bund

Prüfbericht des Bundes

Der Prüfbericht des Bundes vom 14.09.2018 würdigt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation insbesondere bezüglich seiner kohärenten Gesamtstrategie und der guten Abstimmung der Schlüsselmassnahmen auf die übergeordneten Massnahmen. Als Schwächen hält er die folgenden wesentlichen Punkte fest:

— Das Thema des Fussverkehrs wird kaum behandelt.

— Das Potenzial zur Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit wird noch nicht ausgeschöpft.

— Eine Busbevorzugung und ein regionales Verkehrssystemmanagement werden nicht systematisch angegangen.

— Die konkrete Ausgestaltung der Siedlungsmassnahmen bleibt teilweise offen, die Umsetzung wird der Nutzungsplanung überlassen. Verdichtungsgebiete (V-Gebiete), Gebiete mit Zentrumsfunktion (Z-Gebiete) und Gebiete zur qualitativen Aufwertung (Q-Gebiete) enthalten keine konkreten Zielvorgaben für die Gemeinden.

— Die ESP werden nicht systematisch priorisiert und weisen teilweise noch eine mangelhafte ÖV-Erschliessung auf.

— Die Zerschneidung des Schächenwalds durch die WOV steht im Widerspruch zu den geplanten Vernetzungsmassnahmen. Bei verschiedenen Landschaftsmassnahmen ist noch nicht ersichtlich welche genau umgesetzt werden sollen.

Beitragssatz von 35 %

Am 25. September 2019 verabschiedete die vereinigte Bundesversammlung den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2019 für das Programm Agglomerationsverkehr. Darin sind für die Agglomeration Unteres Reusstal ein Beitragssatz von 35 % und ein Höchstbeitrag von 17.23 Mio. Franken festgehalten.

3. Überblick zum Agglomerationsprogramm 4G

Das Kapitel wurde neu verfasst. Es zeigt die Ziele und Stossrichtungen des AP 4G auf und beschreibt den Perimeter, die Organisation und den Erarbeitungsprozess. Das Kapitel legt insbesondere dar, wie die im AP 3G aufgezeigte Gesamtkonzeption weitergeführt wird, damit die Generationenkohärenz sichergestellt wird und wie die im AP 3G identifizierten Schwächen angegangen werden.

3.1 Ziele und Stossrichtungen des AP 4G

Weiterführung AP 3G

Übergeordnetes Ziel des Agglomerationsprogramms der 4. Generation besteht darin, dass die mit dem AP 3G begonnenen Arbeiten konsequent weitergeführt und vertieft werden. Mit dem AP 3G wurden verschiedene wichtige und grosse Massnahmen in Angriff genommen, darunter die WOV, der Kantonsbahnhof oder die Umsetzung der prioritären Massnahmen des Veloverkehrskonzepts. Der Fokus der Agglomeration in den nächsten Jahren besteht darin, diese Massnahmen konsequent weiterzuverfolgen und umzusetzen.

Umsetzung der zentralen Massnahmen des AP 3G vorantreiben

Da die zentralen Massnahmen des AP 3G noch nicht realisiert sind, kann im Rahmen des AP 4G auch noch nicht abgeschätzt werden, wie sich diese Massnahmen auf das untere Reusstal auswirken werden. Im AP 4G sind aus diesem Grund keine neuen grossen Massnahmen vorgesehen. Hingegen wird es im Rahmen des AP 5G wichtig sein, die Umsetzung und Wirkung dieser Massnahmen zu prüfen und ggf. Anpassungen oder weitergehende Massnahmen vorzuschlagen.

Konkretisierung und Schärfung

Mit der 4. Generation soll das Agglomerationsprogramm aber in verschiedenen Teilen konkretisiert und geschärft werden. Insbesondere sollen die Kritikpunkte, die der Bund beim AP 3G vorbrachte, angegangen werden und die Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden weitergeführt bzw. intensiviert werden. Mit der 4. Generation soll das Agglomerationsprogramm entsprechend nicht neu erfunden, sondern punktuell angepasst werden. Die folgende Tabelle zeigt, wie mit den Kritikpunkten des Bunds (vgl. Kapitel 2.2) umgegangen wird.

Kritikpunkt gemäss Prüfbericht des Bundes zum AP 3G	**Umgang in AP 4G**
Keine Behandlung Fussverkehr	Der Fussverkehr bildet einen Schwerpunkt im AP 4G. Es wurde zusammen mit den Gemeinden und dem Kanton eine Schwachstellenanalyse über die gesamte Agglomeration vorgenommen und diverse Massnahmen zur Behebung formuliert.
Zu wenig Verbesserung bei subjektiver Verkehrssicherheit	Die oben erwähnte Schwachstellenanalyse im Fussverkehr und die Massnahmen zur Behebung tragen massgeblich zur subjektiven Verkehrssicherheit bei. Dasselbe gilt für die Veloverkehrsmassnahmen sowie diverse sicherheitsrelevante und gestalterische Massnahmen im MIV.

Busbevorzugung und ein regionales Verkehrssystemmanagement nicht behandelt	Dieses Thema wird im AP 4G weiterhin nicht behandelt, da mit der WOV und dem Buskonzept grosse Veränderungen erst noch anstehen. Um diese Themen wirkungsvoll adressieren zu können, müssen diese Veränderungen und deren Effekt auf den Gesamtverkehr erst abgewartet werden.
Zu wenig konkrete Ausgestaltung der Siedlungsmassnahmen, keine konkreten Zielvorgaben für die Gemeinden	Im AP 4G werden die Siedlungsmassnahmen konkretisiert. Anhand von Fact-Sheets wird die Entwicklung der VQZ-Gebiete sowie der ESP konkreter beschrieben. Die Umsetzung der V-Gebiete sowie die ESP werden zudem mit konkreten Anforderungen ergänzt und aufgezeigt, wie diese überprüft werden.
Keine Priorisierung der ESP und tlw. mangelhafte ÖV-Erschliessung der ESP	Die vorgesehene Entwicklung der ESP wird konkreter aufgezeigt und es werden wie bei den VQZ-Gebieten Anforderungen an die Entwicklung formuliert. Diese Anforderungen betreffen auch die Priorisierung (z. B. Priorisierung der Entwicklungsflächen) oder die Verkehrslenkung. Die ÖV-Erschliessung der ESP wird mit dem Buskonzept (gemäss AP 3G) verbessert. Wo die ÖV-Erschliessung weiterhin Lücken aufweist, werden im AP 4G konkrete Anforderungen zur Verbesserung formuliert.
Widerspruch Zerschneidung Schächenwald durch WOV und Vernetzungsmassnahmen. Umsetzung Landschaftsmassnahmen unklar	Die Vernetzungsmassnahmen zielen darauf ab, diese Zerschneidung zu mindern. Die Massnahmen bilden wieder Teil des AP. Insgesamt resultiert mit der Öffnung des Schächenwalds trotz WOV eine Verbesserung. Die Umsetzung der Landschaftsmassnahmen wird konkretisiert. Die Landschaftsmassnahmen des AP 4G basieren wesentlich auf der Vereinbarung zw. BAFU und Kt. Uri und sind bis 2024 umzusetzen.

Tabelle 1: Umgang mit Kritikpunkten des Bundes zum AP 3G

3.2 Perimeter

BeSA-Perimeter

Die folgenden Gemeinden bilden den Perimeter des AP URT. Sie entsprechen auch dem Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Gemeinden gemäss Anhang 4 MinVV (BeSA). Der Bund empfiehlt, den BeSA-Perimeter für die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms zu übernehmen. Per 1. Januar 2021 wurde die Gemeinde Bauen mit Seedorf zusammengeschlossen.

Gemeinde (BFS Nummer)

- Altdorf (1201)
- Attinghausen (1203)
- Bürglen (1205)
- Erstfeld (1206)
- Flüelen (1207)
- Schattdorf (1213)
- Seedorf (1214)
- Silenen (1216)

Fokus auf Talboden

Die vom BFS bezeichneten Agglomerationsgemeinden sind flächenmässig teilweise sehr gross und ziehen sich bis weit in die Hänge bzw. in die Berge hinauf. Der Oberalpstock als höchster Punkt ist rund 3‘300 m. ü. M. hoch und liegt in der Gemeinde Silenen. Die hoch über der Reussebene gelegenen Siedlungen wie beispielsweise der Ortsteil Bristen in der Gemeinde Silenen oder das Gebiet Haldi in Schattdorf sind vorwiegend landwirtschaftlich geprägt. Bauen, liegt am westlichen Ufer des Urnersees und ist durch die Gemeinde Isenthal von den übrigen Gemeinden getrennt. Die dichten und städtischen oder städtisch geprägten Siedlungsflächen und damit auch die Verkehrsnetze konzentrieren sich auf dem räumlich relativ eng begrenzten Talboden.

Siedlung und Verkehr v.a. im Talboden, Landschaft auch an den Hängen relevant

Aus den oben genannten Gründen beschränkt sich der Betrachtungsperimeter des AP URT auf den Talboden der BeSA-Gemeinden. Zukunftsbild, Ziele, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen fokussieren primär auf diesen Raum. In den statistischen Analysen in Kapitel 5 sind die peripheren Gebiete der Gemeinden Bürglen, Silenen, Erstfeld, Attinghausen und Seedorf aber teilweise enthalten, da sich die entsprechenden Grundlagen räumlich nur schwer differenzieren lassen. Sie fallen allerdings nur wenig ins Gewicht. Für die Landschaft sind die Lagen oberhalb des Talbodens aber von Bedeutung und werden im AP URT behandelt.

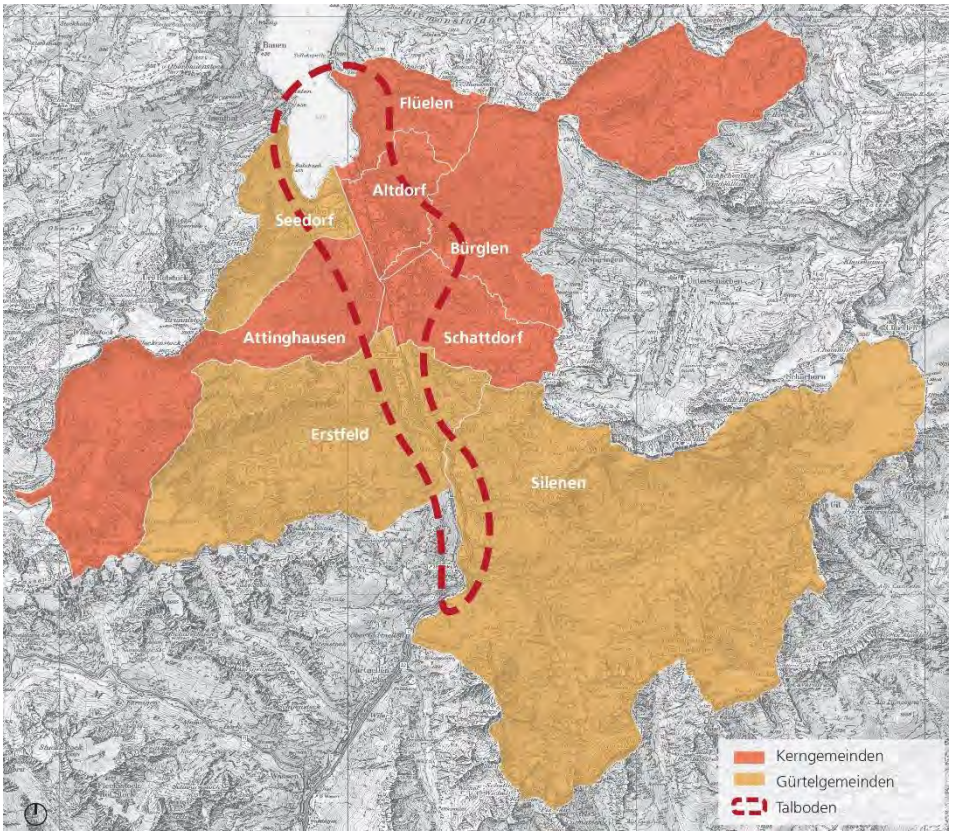


Abbildung 2 Betrachtungsperimeter AP URT (Gemeindegebiete und Talboden – schematische Darstellung)

3.3 Trägerschaft

Kanton Uri bildet Trägerschaft

Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft der Agglomeration URT. Der Regierungsrat beschliesst zusammen mit den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden das Agglomerationsprogramm. Die Trägerschaft stellt gemäss RPAV eine koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicher und erbringt gegenüber dem Bund den Nachweis, dass die zuständigen Organe dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Projektsteuerung

Auf strategischer Ebene wird das AP URT von der Projektsteuerung geführt. Sie besteht aus drei Delegierten des Regierungsrates (Justizdirektion (JD), Volkswirtschaftsdirektion (VD), Baudirektion (BD)). Die Aufgaben der Projektsteuerung beinhalten die Festlegung der strategischen Ausrichtung des AP URT, die Vertretung des Projekts bei den anderen Projektbeteiligten und die Pflege des Kontakts nach Aussen inklusive Kommunikation.

Begleitgruppe

Die Begleitgruppe, bestehend aus den Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten und den Amtschefs des Kantons (Amt für Raumentwicklung – ARE, Amt für Tiefbau – AfT, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr – AWöV, Amt für Umweltschutz – AfU, Amt für Forst und Jagd – AFJ und Amt für Landwirtschaft – ALA) stimmte in mehreren Workshops und Sitzungen die Interessen aller Beteiligten untereinander ab.

Fachgruppe

In der Fachgruppe sind die Fachpersonen je Gemeinde und Amt vertreten. Sie brachten ihr Knowhow, Anliegen und Massnahmen ein. In zwei Workshops, Gemeindegesprächen sowie zwei schriftlichen Vernehmlassungen wurde sichergestellt, dass die fachlichen Interessen der Gemeinden und Fachämter bei allen Elementen des AP URT berücksichtigt werden.

Federführung und Projektleitung

Die Justizdirektion trägt die Federführung für das AP. Die Gesamtprojektleitung zur Erarbeitung lag beim ARE, das in der Justizdirektion angesiedelt ist. Die Gesamtprojektleitung ist Ansprechstelle für das ARE-CH, die Projektsteuerung, die Begleit- und Fachgruppe. Weiter betreut sie die Projektmethodik und -bearbeitung und übernahm die inhaltliche und organisatorische Koordination. In der Projektleitung waren das kantonale Amt für Tiefbau (AfT) und die beauftragten Büros vertreten.

3.4 Erarbeitungsprozess und Partizipation

Regierungsrat

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat mit Beschluss vom 3. September 2019 entschieden, ein Agglomerationsprogramm für die 4. Generation zu erarbeiten. Der Regierungsrat hat das AP URT 4G am 9. März 2021 für die öffentliche Auflage verabschiedet und mit Beschluss am 29. Juni 2021 genehmigt.

Kanton Uri

Die kantonalen Ämter (ARE, AWöV, AfT, AfU, AFJ, ALA) waren in der Fachgruppe und der Begleitgruppe vertreten. Sie wirkten intensiv an der Erarbeitung der Massnahmen und des Berichts mit und sind teilweise für die Umsetzung der Massnahmen zuständig. Die Massnahmen wurden mit den kantonalen Ämtern in mehreren Besprechungen ausgearbeitet. Im Dezember 2020 bis Februar 2021 wurde eine Vernehmlassung durchgeführt, in dessen Rahmen sich die kantonalen Stellen zum Entwurf des Agglomerationsprogramms einbrachten.

Gemeinden

Die Gemeinden waren in der Fach- und Begleitgruppe vertreten. Sie wurden bei der Erarbeitung des Berichts und der Massnahmen intensiv einbezogen. Auf Grund der Covid-19 Situation waren mehr bilaterale Absprachen nötig als ursprünglich geplant. Zu Beginn der Erarbeitung im März 2020 wurde mit allen acht Gemeinden des Perimeters Gespräche geführt. Die Gemeinden wurden im Rahmen der Vernehmlassung von Dezember 2020 bis Februar 2021 um Stellungnahme zum Entwurf des Agglomerationsprogramms gebeten. Sie konnten sich auch im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, die von 15. März 2021 bis 18. April 2021 durchgeführt wurde, äussern. Alle Gemeinden, die Teil des Agglomerationsprogramms sind, haben das AP URT 4G im Mai / Juni 2021 mittels Gemeinderatsbeschlüssen genehmigt und den Regierungsrat mit der Einreichung beauftragt.

Bevölkerung und Interessensorganisationen der Agglomeration

Die Bevölkerung, Parteien und Verbände erhielten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung von 15. März bis 18. April 2021 Gelegenheit, sich zum Entwurf des Agglomerationsprogramms zu äussern. Sämtliche Interessensorganisationen wurden zur Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Auflage eingeladen. Das Ergebnis ist in der Mitwirkungstabelle zur öffentlichen Mitwirkung vom 17. Mai 2021 dokumentiert und wurde den Mitwirkenden zur Kenntnis zugeschickt. Die eingegangenen Anträge wurden – soweit möglich und zweckmässig – in das AP 4G integriert.

3.5 Erfüllung Grundanforderungen

Gemäss RPAV müssen sämtliche Agglomerationsprogramme, die folgenden vier Grundanforderungen erfüllen, damit sie in der Prüfung berücksichtigt werden. Die Grundanforderungen werden vom AP URT 4G allesamt erfüllt. Die nachfolgende Abbildung zeigt, in welchen Kapiteln Detailinformationen dazu zu finden sind.

Grundanforderung	**Detailinformationen in Kapitel:**
GA1: Trägerschaft und Partizipation	Vgl. Kapitel 3.3 und 3.4
GA2 Vollständigkeit und roter Faden	Vgl. Kapitel 1.3
GA3: Herleitung priorisierter Massnahmen	Vgl. Tabelle Handlungsbedarf Anhang 5, Beschreibung Handlungsbedarf Kapitel 8, Beschreibung der Massnahmen Kapitel 9, Beschreibung der finaziellen Auswirkungen und Tragbarkeit Kapitel 10, Massnahmendokumentation
GA4: Umsetzung und Controlling	Vgl. Kapitel 10

Tabelle 2 Erfüllung der Grundanforderungen

4. Umsetzungsbericht AP 3. Generation

Die Umsetzungsbeurteilung gibt einen Überblick über die bereits umgesetzten sowie den aktuellen Stand der Umsetzung aller vereinbarten Massnahmen der letzten Generation. Da die Agglomeration Unteres Reusstal in den ersten zwei Generationen noch nicht zu den vom Bund bestimmten Agglomerationen gehörte, stellt das AP 3G das erste Agglomerationsprogramm dar. Die Beurteilung der Umsetzung bezieht sich somit auf die im AP 3G vereinbarten Massnahmen. Im Anhang A1 befinden sich die vom Bund geforderten Umsetzungstabellen. Im Rahmen der Beurteilung des AP 4G wird der Umsetzungsstand der ersten und zweiten Generation beurteilt. Da die Agglomeration URT erst in der dritten Generation ein Agglomerationsprogramm einreichte, wird der Umsetzungsstand noch nicht bewertet. Dies geschieht erst in der fünften Generation.

Übersicht Umsetzungsstand

In diesem Kapitel wird eine Übersicht über den Stand der Umsetzung der Massnahmen präsentiert. Der Umsetzungsbericht zeigt den Stand der Massnahmenumsetzung auf und weist auf allfällige Verzögerungen sowie die dafür massgeblichen Gründe hin. Insbesondere die Umsetzungsstände grösserer Massnahmen sowie Schlüsselmassnahmen, die für die Wirkung des Agglomerationsprogramms zentral sind, werden dabei eingehender behandelt und beschrieben. Die Umsetzungstabellen (vgl. Anhang A1, Stichdatum 31. Dezember 2020) zeigen systematisch den Umsetzungsstand aller Massnahmen des Agglomerationsprogramms 3G gemäss der Leistungsvereinbarung auf. Die Umsetzungskontrolle der im AP 3G vereinbarten Massnahmen geschieht durch das ARE des Kantons Uri.

4.1 Übersicht zum Umsetzungsstand AP 3G

Verzögerungen durch Gerichtsverfahren bei der WOV

Die vorliegende Evaluation des Umsetzungsstands basiert auf dem Umsetzungsreporting (Stand 31. Dezember 2020) der im AP 3G eingereichten und vereinbarten Massnahmen. Der aktuelle Umsetzungsstand zeichnet generell ein positives Bild. Rund drei Viertel der A-Massnahmen befinden sich im Soll. Zwar gibt es bei knapp 20 % der Massnahmen und Eigenleistungen im A-Horizont (AeV) kleinere Verzögerungen[1]. Die Verzögerungen sind zu einem erheblichen Teil dadurch bedingt, dass viele Massnahmen von der Realisierung der West-Ost-Verbindung (WOV) abhängig sind. Die Realisierung der WOV wird hingegen durch Gerichtsverfahren verzögert.

1 Hinweis zu den Abbildungen: Die hier gezeigten Übersichten beziehen sich auf die Massnahmen im A-Horizont. In den Umsetzungstabellen sind die Umsetzungsstände der A- und B-Massnahmen dokumentiert.

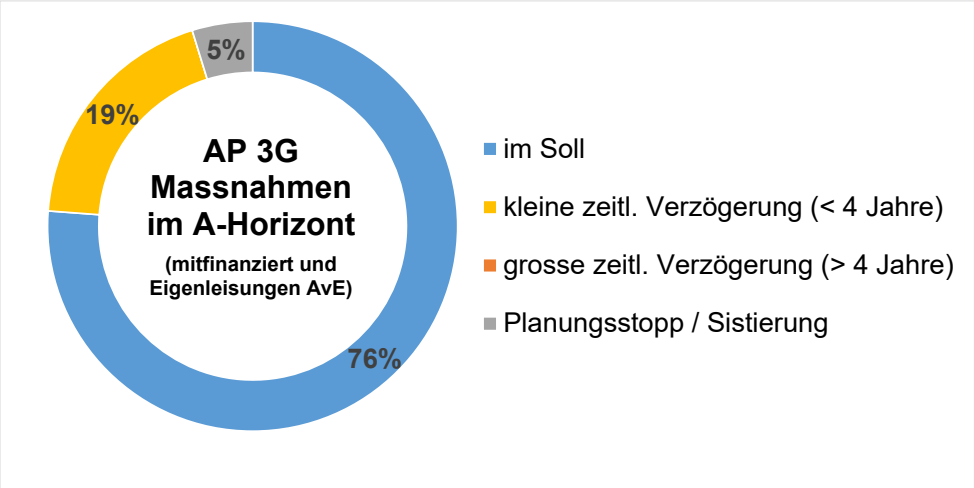


Abbildung 3 Überblick Umsetzungsstand aller AP 3G Massnahmen im A-Horizont und Eigenleistungen im A-Horizont.

Zeitpunkt der Entscheidung offen

Der Zeitpunkt der Entscheide zur WOV kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Das Obergericht des Kantons Uri hat im November 2020 den noch hängigen Beschwerden gegen die WOV, soweit diese die Aufhebung der Plangenehmigung für das Strassenprojekt verlangten, nicht stattgegeben. In den Urteilen zu den letzten vier vor Obergericht Uri hängigen Beschwerden stützt das Gericht die vorgesehene Linienführung sowie weitere wesentliche Punkte. Teilweise gutgeheissen wurden die Beschwerden in Nebenpunkten: Der Kanton muss die Schätzungskommission beiziehen, die Umwelt-Auflagen des BAFU umsetzen sowie punktuell im Bereich Veloverkehr bei der Langmatt die Varianten genauer prüfen. Die Beschwerdeführer haben das Urteil ans Bundesgericht weitergezogen.[2] Die Massnahmen können fortgeführt werden, sobald die Entscheidungen gefällt werden.

2 Luzerner Zeitung: WOV-Einsprachen: Bundesgericht drückt aufs Gas (03.10.2020). https://www.luzerner-zeitung.ch/zentralschweiz/uri/wov-einsprachen-bundesgericht-drueckt-aufs-gas-ld.1263051. Zugriff: 26.10.2020.
Obergerichtsurteil stützt WOV-Pläne in den Hauptpunkten. Regierungsrat Kanton Uri, Medienmitteilung, 26. November 2020.
Luzerner Zeitung: Bundesgericht verzögert Baustart der WOV (9.3.2021). https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/uri/west-ost-verbindung-bundesgericht-verzoegert-baustart-der-wov-ld.2112514. Zugriff 4.5.21

4.2 Massnahmen Siedlung

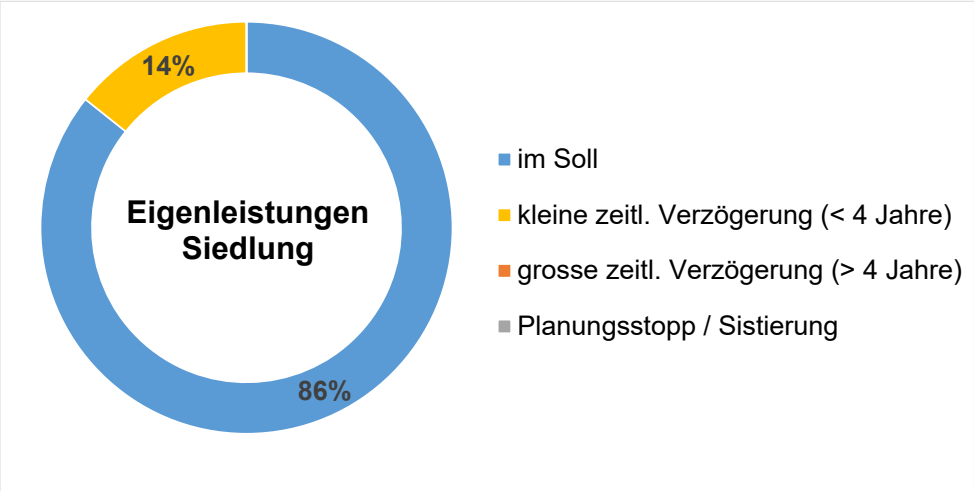


Abbildung 4 Umsetzungsstand Siedlungsmassnahmen im AP 3G

Die im AP 3G als Eigenleistung ausgewiesenen Siedlungsmassnahmen sind in ihrer Umsetzung unterschiedlich weit vorangekommen. Dabei gilt es zu beachten, dass der Umsetzungszeitraum bei den meisten Siedlungsmassnahmen noch bis 2026 läuft. Verschiedene Massnahmen werden im AP 4G wieder aufgenommen und als Daueraufgaben bezeichnet. Weit vorangeschritten in der Umsetzung sind folgende (Teil-)Massnahmen:

— S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten: Im Verdichtungsgebiet Kantonsbahnhof Altdorf (sowohl Bereich Bahnhof als auch Werkmatt/Eyschachen) wurde der Fahrplan eingehalten. Die Massnahmen sind weitgehend umgesetzt. Im Gebiet Rütenen in Schattdorf wurde festgestellt, dass auf den bestehenden Flächen kein weiteres Verdichtungspotenzial besteht, da diese durch das bestehende Alters- und Pflegeheim benötigt werden. Das Gebiet wird im AP 4G entsprechend nicht mehr bezeichnet.

— S3.4: Stärkung der Zentrumsfunktionen und Belebung: Die Umsetzung dieser Massnahme befindet sich in den meisten Gebieten und im Zentrum Altdorf auf Kurs, lediglich bei vier Gebieten kommt es zu kleineren Verzögerungen. Diese Massnahmen weisen aber keinen fixen Umsetzungszeitpunkt auf. Die Stärkung der Zentrumsfunktion und Belebung ist eine Daueraufgabe und wird als solche im AP 4G bezeichnet.

— S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte: Die Planungen im ESP Urner Talboden sind bereits weit fortgeschritten. Die planungsrechtliche Sicherung ist weitgehend umgesetzt. Die Gemeinde Schattdorf hat für ihren ESP ein detailliertes Entwicklungskonzept erarbeitet.

Verschiedene Massnahmen wurden in Angriff genommen und sind teilweise umgesetzt:

— S3.1: Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder: Die Sicherstellung der Siedlungsbegrenzung erfolgt durch die Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder und wurde in den Gemeinden Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf bereits umgesetzt. Silenen ist momentan an der Erarbeitung eines Siedlungsleitbildes und

schliesst dieses 2021 ab. Die Siedlungsbegrenzungslinien sind verbindlich im kantonalen Richtplan festgelegt.

— S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten: Für die Entwicklung des Verdichtungsgebiets Seematte (Flüelen) hat die Gemeinde 2021 eine Entwicklungsplanung gestartet. Die Finanzierung des Vorhabens ist zum heutigen Zeitpunkt aber noch nicht abschliessend gesichert und ein Volksentscheid steht aus. Im Verdichtungsgebiet Militärstrasse/Rossgiessen (Schattdorf) wurden seit 2016 einige Bauvorhaben realisiert. Die Anpassung der planerischen Vorgaben hat noch nicht stattgefunden. Eine erste Etappe der Nutzungsplanungsrevision ist 2020/2021 vorgesehen. Die Anforderungen an die Anpassung der Nutzungsplanung werden mit dem AP 4G konkretisiert.

— S.3.3: Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere: In Erstfeld wurde 2015 eine Studie erstellt. Konkrete Massnahmen wurden bisher keine ergriffen. Im Rahmen einer Testplanung / Gesamtstrategie soll die Gebietsentwicklung insbesondere mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt werden. Bei der Aufwertung des Zentrums Amsteg (Silenen) wurden verschiedene planerische Arbeiten durchgeführt (z. B. Hausanalysen), die Umsetzung ist sehr stark von privaten Eigentümern abhängig. Die Aufwertung der Quartiere Sagenmatt/Schützengut in Altdorf ist vom Siedlungsbild 2021/22 abhängig.

— S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung: In den Gemeinden Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf wurden verschiedene planerische Massnahmen umgesetzt. Bei der Stärkung der Zentrumsfunktion handelt es sich allerdings um Aufgaben langfristiger Natur. Die Massnahme wird darum neu als Daueraufgabe bezeichnet.

— S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte ESP: Im Rahmen der Umsetzung der Massnahme wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen in den verschiedenen ESP sehr unterschiedlich sind. Die Festlegung von generellen Anforderungen an die Entwicklungskonzepte durch den Kanton wurde aus diesem Grund als nicht zweckmässig angesehen. Im Rahmen des AP 4G werden die Anforderungen pro ESP aber spezifisch festgehalten. In Erstfeld wurde bis anhin noch nichts initiiert, weil kein Auslöser vorhanden war. In der Gemeinde Flüelen ist ab 2021 die Erarbeitung einer Entwicklungsplanung vorgesehen (siehe auch V-Gebiete). Die Finanzierung ist zum heutigen Zeitpunkt noch nicht gesichert und ein Volksentscheid steht aus. In Amsteg besteht mit dem Quartiergestaltungsplan Grund für wesentliche Teile des ESP eine konkrete Grundlage hinsichtlich der Nutzung und Bebauung. Mit der vorgesehenen Anpassung des Quartiergestaltungsplans und der Nutzungsplanung wird die Entwicklung konkretisiert und verbindlich gesichert.

— S3.7: Erhaltung und Schaffung von Natursteinmauern: Die Bestandsaufnahme ist in den Gemeinden Schattdorf, Flüelen, Attinghausen und Seedorf noch ausstehend. Die Umsetzung von Einzelmassnahmen erfolgt bereits in den Gemeinden Altdorf (Almausa), Bürglen (Bümausa) und Silenen (Silmausa). Ebenfalls wurde in Erstfeld ein Mauersanierungsprojekt im Gebiet Hinterwiler erarbeitet und Einzelmassnahmen umgesetzt. Der Abschluss des Projekts ist im Jahr 2021 vorgesehen. In Bürglen wurde

ebenfalls ein Mauersanierungsprojekt erarbeitet, die Umsetzung startete im Jahr 2020.

Andere Massnahmen wurden noch nicht umgesetzt:

— S.3.3: Aufwertung sanierungbedürftiger Quartiere: Die Erarbeitung eines Quartiergestaltungsplans in Altdorf (Q-Gebiet Sagenmatt / Schützengut) wurde aufgrund mangelnden Interesses seitens Grundeigentümerschaft sistiert. Die Gemeinde Altdorf beurteilt die Situation im Rahmen des Siedlungsleitbilds neu.

— S3.6: Konzept Förderung Siedlungsökologie: Das Konzept zur Förderung der Siedlungsökologie konnte aufgrund mangelnder Ressourcen nicht angegangen werden. Im Rahmen der Programmvereinbarung (PV 2020-24) mit dem BAFU ist die Erarbeitung des Konzepts Förderung Siedlungsökologie als Teil eines Landschaftsentwicklungskonzepts vorgesehen (vgl. Massnahme L4.1).

4.3 Massnahmen Landschaft

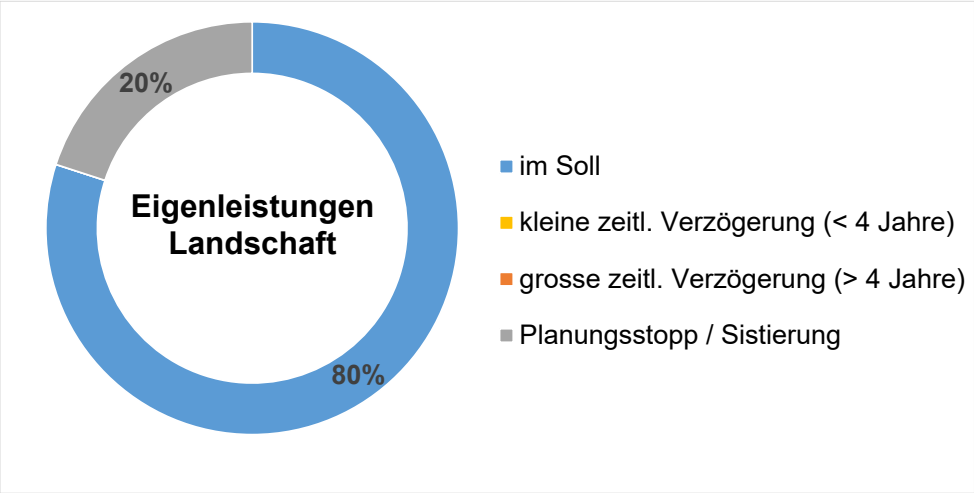


Abbildung 5 Umsetzungsstand Siedlungsmassnahmen im AP 3G

Umsetzungsstand Massnahmen Landschaft AP 3G

Im Bereich Landschaft wurden im AP 3G fünf Massnahmen als Eigenleistung eingereicht. Zwei Landschaftsmassnahmen sind weitgehend umgesetzt respektive ist der Umsetzungsstand weit fortgeschritten und befinden sich planmässig auf Kurs:

— L3.3: Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald: 2019 wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Attinghausen und Seedorf sowie den Waldbesitzern und den kantonalen Stellen für Forst, Naturschutz und Langsamverkehr der Massnahmenplan «Nutzungskonzept Bodenwald» erarbeitet. Für die Umsetzung der Massnahmen ist aufgrund der Kosten als nächstes eine Trägerschaft zu gründen.

— L3.4: Vernetzungsmassnahmen Schächenwald: Das Entwicklungskonzept Waldareal und Arbeitszone Schächenwald liegt seit 2017 vor. Auf dieser Grundlage wurde auch der Kantonale Richtplan angepasst. Nun geht es um die Umsetzung weiterer Einzelmassnahmen (Wege, Bänkli, Feuerstellen etc.).

Der Kanton hat als Grundlage für verschiedene Landschaftsmassnahmen 2020 eine «Landschaftskonzeption» erarbeitet, die Grundlage für ein integrales Landschaftsentwicklungskonzept bildet, das im Rahmen des AP 4G ausgearbeitet wird. Die Erarbeitung der Landschaftskonzeption führte dazu, dass die restlichen Massnahmen des AP 3G aufgrund von mangelnden Ressourcen noch nicht in Angriff genommen werden konnten. Im Rahmen der Programmvereinbarung (PV 2020-24) im Bereich Natur und Landschaft zwischen dem Kanton und dem BAFU wurden jedoch Bundesgelder zur Umsetzung von Landschaftsmassnahmen beantragt, darunter auch solche, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms verfolgt werden. Diese Massnahmen sollen bis 2024 umgesetzt werden. Ihr Umsetzungsstand wird darum trotz der Verzögerung als «Im Soll» beurteilt (vgl. Erläuterungen zum Ausfüllen der Umsetzungstabellen, ARE 2020). Der Stand der Massnahmen des AP 3G zeigt sich wie folgt:

— L3.1: Umsetzungsplanung «Aufwertung Kulturlandschaft»: In dieser Massnahme sollten gebietsspezifisch konkrete und gezielte ökologische

Aufwertungsmassnahmen formuliert werden. Die Massnahme konnte aufgrund mangelnder Ressourcen nicht angegangen werden. Sie wird im AP 4G in die Erarbeitung eines Landschaftsentwicklungskonzepts integriert (L4.1, siehe unten).

— L3.2: Erarbeitung Vernetzungskonzept: Das Vernetzungskonzept sollte die wichtigsten bestehenden oder neu zu schaffenden Vernetzungsachsen im Hinblick auf ausgewählte Artengruppen bezeichnen. Auch diese Massnahme wurde aus den oben erläuterten Ressourcengründen nicht umgesetzt. Die Erarbeitung ist Bestandteil der PV 2020-24. Im AP 4G werden die Massnahme L3.1 und L3.2 zusammengefügt und neu als Massnahme L4.1 weitergeführt.

Eine Massnahme gemäss AP 3G wird sistiert bzw. nicht mehr in der vorgesehenen Form weitergeführt:

— L3.5: Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete: Im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen L3.3 und L3.4 wurde festgestellt, dass die Wegevernetzung der Erholungsgebiete im Rahmen von gebietsweisen Planungen angegangen werden muss (wie z. B. im Boden- oder Schächenwald). In diesem Rahmen ist auch die Vernetzung der einzelnen Naherholungsgebiete mit den Siedlungsgebieten zu betrachten. Eine Detailplanung der Wegevernetzung sämtlicher Erholungsgebiete über die ganze Agglomeration wird hingegen als nicht zweckmässig erachtet. Die Massnahme wird aus diesem Grund nicht mehr weiterverfolgt.

4.4 Massnahmen Verkehr

Umsetzungsstand Massnahmen Verkehr AP 3G

Von den im AP 3G eingereichten Verkehrsmassnahmen im A-Horizont sind 50 % der Massnahmen planmässig auf Kurs. Bei den übrigen 50 % kommt es zu kleinen Verzögerungen. Diese Verzögerungen sind grösstenteils durch die Verzögerungen bei der WOV bedingt (vgl. Kapitel 4.1). Grössere Verzögerungen von über vier Jahren sowie Planungsstopps oder Sistierungen gibt es bei keiner Massnahme. Von den Verkehrsprojekten, welche im AP 3G als Eigenleistungen aufgenommen wurden, sind die meisten Massnahmen auf Kurs (86 %), beim Rest (14 %) gibt es kleinere Verzögerungen. Auch bei den Eigenleistungen Verkehr im A-Horizont gibt es keine grossen Verzögerungen oder Planungsstopps.

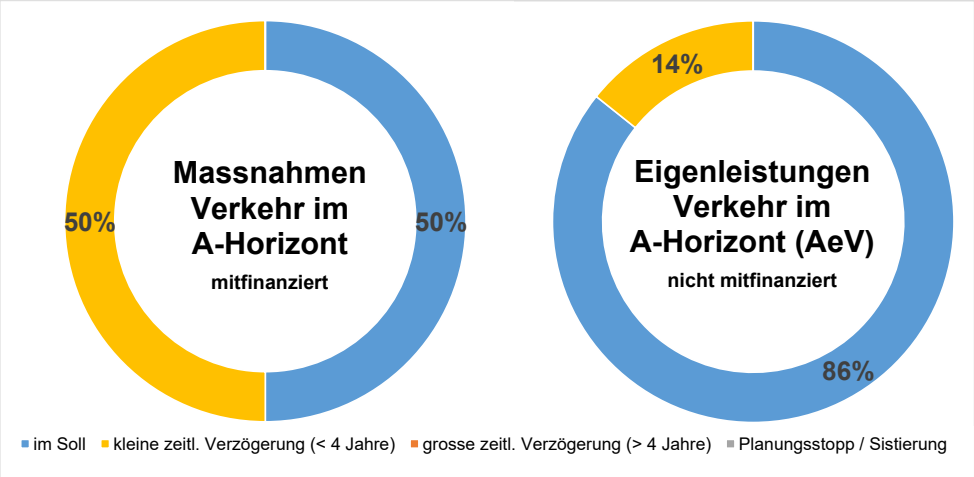


Abbildung 6 Umsetzungsstand der A-Massnahmen Verkehr aus dem AP 3G (links: mitfinanzierte A-Massnahmen, rechts: Eigenleistungen Verkehr). Quelle: Umsetzungsreporting AP 3G, Stand 02.2020.

Übergeordnete Massnahmen

Zusätzlich zu den Verkehrsmassnamen im A-Horizont und den Eigenleistungen beinhaltet das AP 3G zwei übergeordnete Massnahmen. Diese werden nicht direkt über das AP abgewickelt. Massnahmenträger sind die SBB und das ASTRA. Beim Halbanschluss A2 Altdorf Süd (üM3.2) liegt das Ausführungsprojekt vor. Aufgrund der Abhängigkeit mit der WOV sowie einer beim UVEK pendenten Einsprache, sind aber auch in diesem Projekt kleinere Verzögerungen zu verzeichnen. Die Perronausbauten respektive Verlängerungen des Bahnhofs Altdorf befinden sich in planmässiger Umsetzung, so dass der Kantonsbahnhof Altdorf (üM3.1), wie vorgesehen, im Dezember 2021 in Betrieb genommen werden kann.

Verkehrsmassnahmen im A-Horizont, AP 3G

Umsetzungsstand Verkehrsmassnahmen A-Horizont, AP 3G

Die Umsetzung der Massnahmen wird vom Kanton aktiv vorangetrieben. In Koordination mit den übergeordneten Massnahmen «Kantonsbahnhof Altdorf» (üM3.1) und «Halbanschluss A2 Altdorf-Süd» (üM3.2) werden folgende Projekte in Kompetenz des Kantons projektiert resp. bald realisiert und umgesetzt sein:

— IM3.1 und IM3.2: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf («im Soll»): Die beiden Teilprojekte multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Bahnhof Altdorf Ost, bestehend aus je drei Teilmassnahmen, wurden nach der Eingabe durch den Bund zu einem Projekt zusammengefasst.

Das Gesuch um vorzeitigen Baubeginn wurde vom ASTRA am 14. August 2019 bewilligt und der Spatenstich erfolgte am 9. September 2019. In diesem Zusammenhang werden die Personenunterführung verlängert, der Bushof, der Bahnhofplatz und die angrenzenden Strassen umgestaltet sowie die Veloabstellplätze verlegt und die Anzahl erhöht. Bis auf eine Teilmassnahme ist die Umsetzung auf Kurs. Die Inbetriebnahme der multimodalen Drehscheibe Altdorf ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 vorgesehen. Bei der verzögerten Teilmassnahme handelt es sich um die Umgestaltung der Reussacherstrasse: Der für die Umgestaltung der Reussacherstrasse (IM3.1, Teilmassnahme 2) benötigte Landerwerb wurde zwar von der offenen Dorfgemeinde am 14. November 2019 genehmigt, die Ausführung durch den Gemeinderat wurde aber zurückgestellt. Diese Teilmassnahme wurde in Absprache mit dem Bund aus der Massnahme IM3.1 herausgelöst und wird, in abgeänderter Form, als neue Massnahme im AP 4G aufgenommen. Die Massnahmenänderung wurde dem ARE vorgängig unterbreitet und gutgeheissen.

— MIV3.1: Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung WOV («kleine zeitliche Verzögerung»): Die Projektierung der WOV wurde mit dem Vorgehen des Bundes zum Halbanschluss koordiniert und verlief gemäss Zeitplan. Allerdings wurden Einsprachen und Beschwerden im Plangenehmigungsverfahren (PGV) eingereicht. Im November 2020 hat das Obergericht Uri den letzten vier noch hängigen Beschwerden nicht stattgegeben. Teilweise gutgeheissen wurden die Beschwerden in Nebenpunkten (vgl. Kapitel 4.1). Der Entscheid des Obergerichts sowie eine potenziell aufschiebende Wirkung beim allfälligen Weiterzug ans Bundesgericht bestimmen den weiteren Zeitplan der Umsetzung.

— GV3.1 bis 3.3: Flankierende Massnahmen WOV, 1.Etappe («kleine zeitliche Verzögerung»): Die Umsetzungen der flankierenden Massnahmen FlaMa WOV (GV3.1, sowie GV 3.2 bis 3.3) sind nicht alle gleich weit fortgeschritten, insbesondere da diese teilweise von der Umsetzung der WOV abhängig sind. Die mit der Bewilligung der WOV verknüpften Signalisationsänderungen in Altdorf und Schattdorf sind beschlossen, die verschiedenen Umgestaltungsmassnahmen hingegen noch nicht alle. In Schattdorf wurde zuerst die «Gesamtschau Verkehr» durchgeführt, was zu einer kleineren Verzögerung bezüglich der Anpassung Knoten Adlergarten führte. Der weitere Zeitplan ist noch abschliessend definiert, das gemeinsame Projekt von Gemeinde und Kanton startet demnächst.

Die Umsetzung der Velomassnahmen war abhängig vom Beschluss des Urner Landrats zur Förderung des Veloverkehrs und der Realisierung von Radwegen in Uri. Der Landrat sprach sich für eine schrittweise Umsetzung des Radwegkonzepts aus und hat am 20. Mai 2020 den Betrag von 8.0 Mio. Franken für gebundene Ausgaben bewilligt. Als erstes soll mit den drei Radwegen Altdorf-Seedorf, Attinghausen Reussbrücke und Attinghausen-Schattdorf gestartet werden. Dafür wurde der Urner Bevölkerung ein Kreditbegehren von 7.7 Mio. Franken für neue Ausgaben vorgelegt. Das Urner Volk sprach sich am 27. September 2020 deutlich für den Kredit aus. Aufgrund der Abhängigkeit der Massnahmen des Radwegkonzepts mit dem Velokredit entstanden bei verschiedenen (Teil-)Massnahmen kleinere Verzögerungen. Insgesamt befinden sich die Massnahmen aber «im Soll».

Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Massnahmenpakets Paket LV A-Liste (FV3.1) präsentiert sich folgendermassen:

— In Altdorf finden die Vorbereitungen für die Massnahmen im Zeitraum 2020/21 statt. Die Umsetzung soll 2022 erfolgen, Absprachen zum weiteren Vorgehen mit dem AfT sind vorgesehen.

— Die Veloabstellanlagen in Schattdorf befinden sich auf Kurs.

— In Bürglen liegen bei der Post erste Planungen vor, welche abhängig von der Überbauung QGP Pfarrmätteli ist. Beim Standort Hartolfingen wurden noch keine Planungsschritte vorgenommen.

— In Seedorf wurde die Veloabstellanlage bei der Kreisschule realisiert und ein Um- respektive Ausbau wird im Zusammenhang mit der Sanierung der Kreisschule geprüft, während die Abstellanlage an der Reussstrasse aufgrund ihrer Abhängigkeit zu FV3.4 sistiert wurde. Die Veloabstellanlage wird im Anschluss an die Umsetzung der Massnahme FV3.4 neu beurteilt und allenfalls umgesetzt.

— In Attinghausen hängt die Veloabstellanlage von der Realisierung der Veloverkehrsführung bei der Reussbrücke ab, welche zuerst realisiert werden soll. Die Umsetzung befindet sich aber auf Kurs.

— In Erstfeld wurde die Veloabstellanlage Lindenriet bei der Sportanalage Pfaffenmatt im Jahr 2020 realisiert. Die zweite geplante Veloabstellanlage Birtschen hat an der vorgesehenen Stelle keinen Platz und ist an dieser Stelle nicht notwendig, weshalb diese nicht umgesetzt wird. Dafür wurde im Jahr 2020 eine Abstellanlage beim Schulhaus Stegmatt realisiert.

— In Silenen müssen bei den drei geplanten Abstellanlagen vorerst insbesondere Zuständigkeitsfragen geklärt werden, was zu kleineren Verzögerungen führt.

Die weiteren Velomassnahmen FV3.3, 3.4 und 3.5 aus dem AP 3G wurden v.a. planerisch vorangetrieben. Das Radwegkonzept aus dem Jahr 2014 wurde fortgeschrieben und diente als Grundlage für eine Volksabstimmung zur Finanzierung der Projekte. Umgesetzt sind noch keine Teil-Massnahmen, für den Abschnitt Halbanschluss – Attinghausen (FV3.5) liegt jedoch ein Bauprojekt vor. Aufgrund der oben erwähnten Kreditgenehmigung durch Landrat und Bevölkerung, steht einer zeitnahen Realisierung der eingereichten A-Massnahmen nichts mehr im Wege.

Nicht-mitfinanzierte Eigenleistungen Verkehr, AP 3G

Eigenleistungen Verkehr, AP 3G

Von den nicht-mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen, welche die jeweilige Trägerschaft als Eigenleistungen erbringen, sind verschiedene Sofortmassnahmen des Veloverkehrskonzept (FV3.2) umgesetzt, teilweise umgesetzt oder im Soll. Bei einzelnen kommt es zu kleineren Verzögerungen. Weiter ist die Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen (GV3.6) umgesetzt und die weiteren Gesamtverkehrsmassnahmen sind grösstenteils auf Kurs. Bei der Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts – Teil Instandsetzung und Strassenumgestaltung Dorfstrasse (GV3.9) wurde im Prüfbericht des Bundes zum AP 3G das Kosten-Nutzen-Verhältnis als ungenügend beurteilt. Es wurde begründet, dass die hohen Sanierungskosten

nicht im Verhältnis zum Nutzen der Massnahme stehen, die Massnahme wurde im Zuge der Prüfung durch den Bund in den C-Horizont verschoben. Im Rahmen der Erabeitung des AP 4G wurde die Massnahme durch den Kanton gemeinsam mit der Gemeinde überprüft und redimensioniert auf den eigentlichen Zentrumsbereich. Sie wird im vorliegenden AP 4G als Massnahme im B-Horizont neu eingegeben. Die Umsetzung des Buskonzepts 2021 (ÖV3.1) kommt planmässig voran.

Weitere Verkehrsmassnahmen B- und C-Horizont, AP 3G

Umgang mit AP 3G Verkehrsmassnahmen im B- und C-Horizont

Für die multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM3.3), im AP 3G im B-Horizont geführt, besteht ein Nutzungskonzept für die Bahnanlagen und die Gespräche mit den SBB laufen. Die Massnahme ist gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan jedoch mehr als 4 Jahre verzögert und wird daher erneut im B-Horizont aufgeführt. Die Situation bei der Bahnunterführung in Erstfeld wird mit der Optimierung der Unterführung Schlossbergstrasse verbessert. Diese im AP 3G im C-Horizont aufgeführte Massnahme (GV3.11) wird aufgrund der Abhängigkeit mit dem SBB-Sanierungsprojekt der Brückenplatte, welches ab 2025 realisiert werden soll, neu im AP 4G im A-Horizont weiterverfolgt. Die Umsetzung der Massnahme befindet sich somit im Soll. Die AP 3G C-Massnahme multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg (IM3.4) wird im aktuellen Programm als B-Massnahme aufgenommen, die Finanzierung ist allerdings noch nicht gesichert.

Velokredit und Radewegkonzept

Für die Umsetzung des Radwegkonzepts stehen dem Kanton jährlich etwa 1.5 bis 2 Mio. Franken zur Verfügung. Für den Kanton Uri ist das ein ansehnlicher Betrag, für den baulichen Unterhalt des gesamten Kantonsstrassennetzes stehen im Vergleich dazu jährlich zwischen 7 und 11.5 Mio. Franken zur Verfügung. In Anbetracht der Aufgaben aus dem AP 3G und der Aufgaben ausserhalb des Agglomerationsprogrammes sind die noch verfügbaren Mittel in den kommenden Jahren beschränkt. Die Massnahme (GV 4.3 Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr) ist vordringlich und mit den geschätzten Kosten von 3.5 Mio. Franken sind die Mittel im Zeitraum des AP 4G dann ausgereizt. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Uri entschlossen, die mittelfristigen Massnahmen betreffend Veloverkehr des AP 3G (FV3.6) im B-Horizont zu belassen. Im A-Horizont ist die Finanzierung der (Teil-)Massnahmen nicht ausreichend sichergestellt.

Streichung der Teilmassnahme FV3.6-4

Die Teilmassnahme FV3.6-4 wird im AP 4G nicht mehr weiterverfolgt. Grund dafür ist, dass eine Verbreiterung bei der SBB-Unterführung beim «Steinbruch» nur schwer realisierbar ist. Zudem ist mit der Verbindung ab Kreisel Lindenriet bis Leonhardstrasse, Leonhardstrasse (Tempo 30-Zone) bis Reussbrücke und dann über den Reussdamm bis Steinbruch bereits eine alternative Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt. Die neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung) (FV3.7) wird auch im AP 4G als C-Massnahme weitergeführt. Grund dafür ist die Abhängigkeit von der Sprengstofflagerung im RUAG-Areal, die vorerst dort bleibt.

Massnahmen Gesamtverkehr AP 3G

Die AP 3G Gesamtverkehrsmassnahmen aus dem B- und C-Horizont sind auf Kurs und werden im AP 4G i.d.R. weiter vorangetrieben.

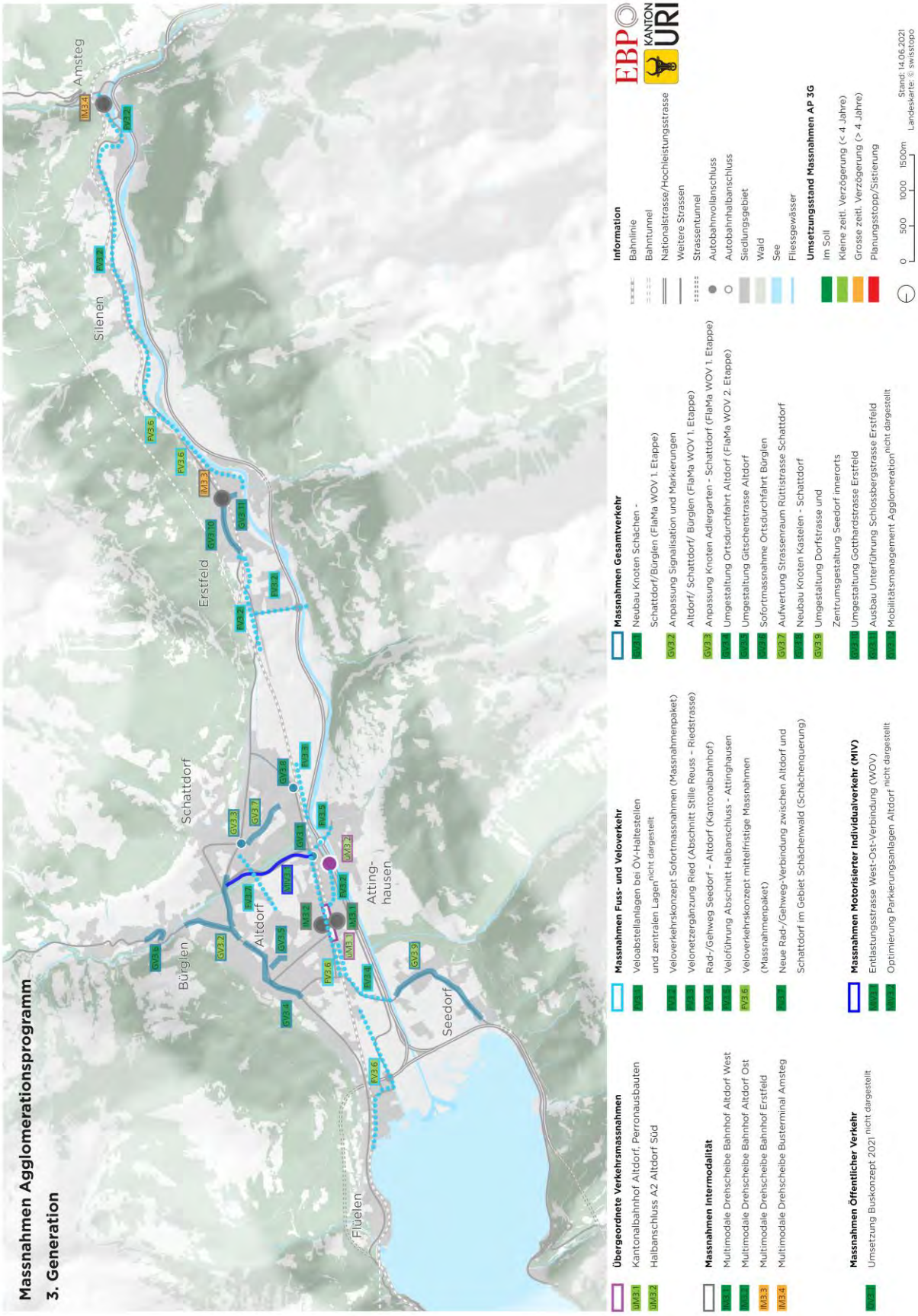


Abbildung 7 Umsetzungsstandkarte AP 3G (vgl. Massnahmendokumentation), nur Verkehrsmassnahmen (A-, B- und C-Horizont gemäss AP 3G)

Dialogplattform

Das Agglomerationsprogram 3G beinhaltet mit der Dialogplattform Agglomeration (Z3.1) und der Verdichtung Mikrozensus (Z3.2) zwei weitere Massnahmen, welche die Zusammenarbeit sowie die Datengrundlage im Hinblick auf die nächste Generation des Agglomerationsprogramms vorsehen. Im Rahmen der Massnahme Z3.1 Dialogplattform wurden seit der Einreichung des AP 3G zwei Dialogplattformen durchgeführt. Weitere Dialogplattformen sind vorgesehen.

Verdichtung Mikrozensus

Im Nachgang zur Erarbeitung des AP 3G wurde eine Stichprobenverdichtung geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass auch eine Stichprobenverdichtung zu keiner nennenswerten Verbesserung der Datengrundlage geführt hätte, weil die Gesamtzahl der Stichproben schweizweit begrenzt ist. Bei der nächsten Durchführung des Mikrozensus soll erneut eine Stichprobenverdichtung geprüft werden.

5. Situations- und Trendanalyse

Die nachfolgende Analyse zeigt die Situation in der Agglomeration Unteres Reusstal hinsichtlich der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr auf und beleuchtet die zu erwartende Trendentwicklung. Das Kapitel basiert auf dem separaten Bericht «Situations- und Trendanalyse AP URT 4G» von Ecoplan und wurde gegenüber dem AP 3G aktualisiert.[3] Die Analyse beinhaltet insbesondere aktualisierte Zahlen zur Ist-Situation. Ebenso wurde die Beschreibung der Trendentwicklung basierend auf der aktuellen Entwicklung angepasst. Die Analyse wurde zudem gegenüber dem AP 3G um das Thema des Fussverkehrs ergänzt.

5.1 Lage, Topografie, Raumstruktur

Durch steile Flanken begrenzter Talboden

Die Agglomeration Unteres Reusstal liegt südlich des Urnersees an der Transitachse Basel-Chiasso. Im Westen ist sie durch steil ansteigende Bergflanken definiert. Im Osten bildet der Anstieg zum Klausenpass die natürliche Grenze und gegen Süden hebt sich ab Amsteg (Gemeinde Silenen) das Gelände in Richtung Gotthard stetig an. An der breitesten Stelle (Bürglen-Attinghausen) ist der Talboden rund 5.1 km breit. An der schmalsten Stelle (Silenen) sind es nur noch etwa 0.9 km.

Dicht genutzter Talboden

Der Talboden wird in Längsrichtung durch die Reuss, die Nationalstrasse A2, die SBB-Stammlinie sowie Hochspannungsleitungen durchschnitten. Aus dem Schächental fliesst der Schächenbach und mündet in Attinghausen in die Reuss. Der Schächenbach trennt die Agglomeration in Nord und Süd. Der stark genutzte Talboden ist geprägt durch ein enges Nebeneinander von Siedlungsgebieten, Kulturlandflächen sowie Infrastrukturen. Die Talflanken sind geprägt durch ausgedehnte Waldgebiete ab einer Höhe von etwa 500 m. ü. M. und darüber durch steile Felswände.

Funktionsräumliche Struktur

Die fünf Gemeinden Altdorf, Flüelen, Bürglen, Schattdorf und Attinghausen bilden den Agglomerationskern im nördlichen Talboden. Sie sind funktional und räumlich eng miteinander verwoben. Umgeben werden sie von den sechs Gürtelgemeinden Seedorf, Erstfeld, Silenen, Isenthal, Spiringen und Unterschächen. Per 1. Januar 2021 haben die Gemeinden Seedorf und Bauen fusioniert. Die verkehrlichen Beziehungen zu den Gürtelgemeinden sind unterschiedlich intensiv. Aufgrund ihrer Lage an den nationalen Verkehrsachsen im südlichen Talboden sind die Gürtelgemeinden Erstfeld und Silenen verkehrlich und funktional stark mit dem Agglomerationskern verbunden. Erstfeld kann dabei aufgrund seiner höheren Dichte an Zentrumsfunktionen auch als regionales Zentrum gesehen werden. Auch die Gürtelgemeinde Seedorf ist aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Altdorf und Flüelen eng mit dem Agglomerationskern verwoben. Die kleineren und weiter entfernt liegenden Gürtelgemeinden Isenthal, Spiringen und Unterschächen sind für das Verkehrsgeschehen im Unteren Reusstal hingegen von geringerer Bedeutung. Sie haben eine vergleichsweise tiefe Bevölkerungszahl und wenig Arbeitsplätze und generieren damit weniger Verkehr als die

3 Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) – 4. Generation, Situations- und Trendanalyse, Ecoplan, 28.9.2020

übrigen Gürtelgemeinden. Sie sind aus den auch in Kapitel 3.2 erwähnten Gründen nicht Teil des Betrachtungsperimeters.

5.2 Siedlung, Bevölkerung und Beschäftigte

5.2.1 Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung

Schwerpunkt Bevölkerungsentwicklung in Agglomeration

Mehr als 80 % der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Uri wohnen im Perimeter der Agglomeration Unteres Reusstal. Die ständige Wohnbevölkerung in der Agglomeration beläuft sich per Ende 2019 auf rund 30’300 Einwohnerinnen. Zwischen 2011 und 2019 ist die Agglomeration um insgesamt rund 1'300 Einwohnerinnen und Einwohner (ca. 4.5 %) gewachsen. Im Rest des Kantons ging die Bevölkerungszahl in derselben Zeitspanne um rund 20 Einwohnerinnen und Einwohner minimal zurück (rund -0.3 %). Das grösste absolute Bevölkerungswachstum hat seit 2011 in Altdorf, Schattdorf, Attinghausen und Seedorf (inkl. Bauen) stattgefunden. Die Gemeinden Erstfeld, Bürglen und Flüelen stagnierten. Silenen hatte einen Rückgang zu verzeichnen.

Wachstum entsprechend BFS-Szenario hoch

Für den ganzen Kanton erfolgte während den Jahren 2012 bis 2019 ein Wachstum im Einklang mit dem BFS-Szenario «Hoch» (Stand 2015). Das Wachstum bewegte sich damit sogar leicht über dem Wachstum gemäss der kantonalen Bevölkerungsprognose (Szenario UR-Mittel).[4]

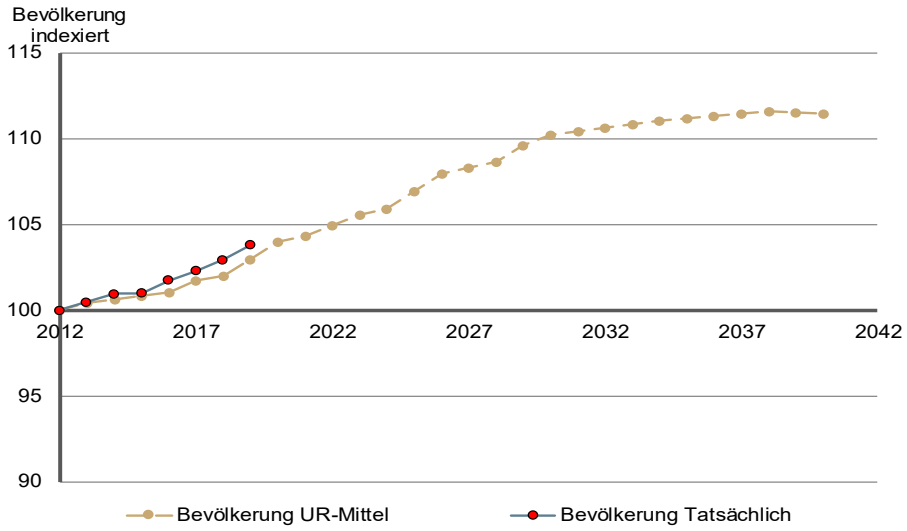


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung 2012 bis 2019, Bevölkerungsprognose 2040 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020, BFS STATPOP)

Schwerpunkt der Beschäftigten in der Agglomeration

Rund 85 % der Vollzeitstellen des Kantons Uri befinden sich 2018 in der Agglomeration Unteres Reusstal. Im Vergleich zu 2011 hat die Agglomeration rund 190 Vollzeitstellen eingebüsst (-1.6 %). Die Vollzeitäquivalente (VZÄ) in den übrigen Gemeinden im Kanton Uri sind um rund 6.2 %

4 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Kanton Uri, Kurzbericht und Grundlagenbericht, EBP 2014

gewachsen. Zu diesem Wachstum hat mehrheitlich das Tourismusresort in Andermatt beigetragen.

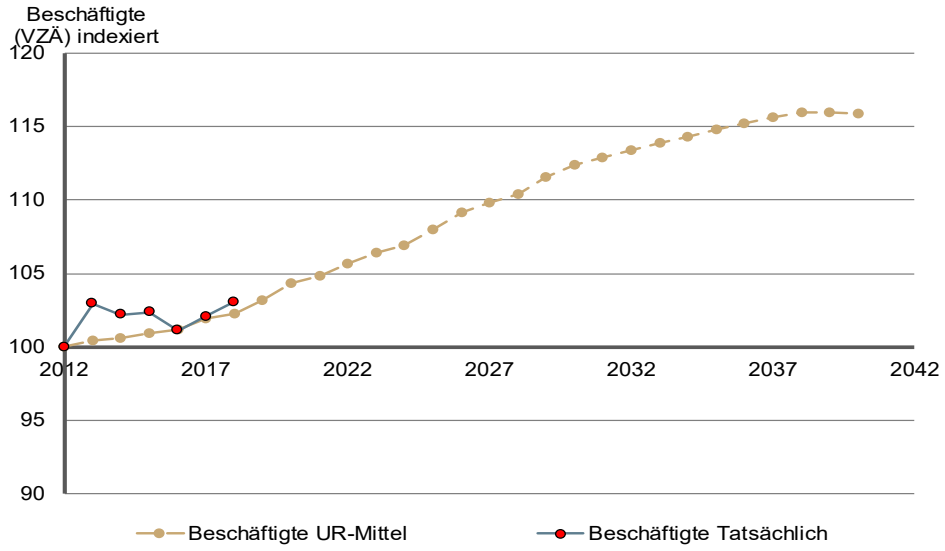


Abbildung 9 Beschäftigtenentwicklung 2012 bis 2018, Beschäftigtenprognose 2040 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)

Trendentwicklung-Bevölkerungsprognose: Gesamtkantonales Bevölkerungswachstum um 8.5% bis 2040

Basierend auf der kantonalen Bevölkerungsprognose (Szenario UR-Mittel) aus dem Jahr 2014 rechnet der Kanton mit einer Zunahme der Bevölkerung im Gesamtkanton um 8.5 % auf rund 39'000 Einwohner bis 2040. Im KRP wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Das stärkste Wachstum wird im Hauptzentrum Altdorf angestrebt (+6.5 %). Im Regionalzentrum Erstfeld dagegen soll das Wachstum mit 5.5 % etwas geringer ausfallen. In den übrigen zentrumsnahen Gemeinden Schattdorf, Flüelen, Seedorf, Bürglen und Attinghausen liegt das Ziel bei 5.0 %. In Silenen wird eine Bevölkerungszunahme von 4.5 % angestrebt.

Beschäftigtenprognose: Beschäftigtenwachstum v.a. im Urserntal und in Altdorf erwartet

Basierend auf der kantonalen Beschäftigtenprognose (Szenario UR-Mittel) aus dem Jahr 2014 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. In Flüelen und Seedorf wird mit einem Wachstum zwischen 10-15 % gerechnet. Für Erstfeld und Schattdorf rechnet der Kanton mit weniger als 10 % Wachstum. In Attinghausen, Bürglen und Silenen ist eine Stabilisierung zu erwarten.

5.2.2 Nutzungsdichte

Leichte Erhöhung der Nutzungsdichte

In der Agglomeration Unteres Reusstal hat sich die Nutzungsdichte im Zeitraum 2012 bis 2017 leicht erhöht (von 69.5 auf 71.1 Einwohner und Beschäftigte VZÄ pro Hektar) wie nachfolgende Grafik zeigt. Im Vergleich mit anderen kleinen Agglomerationen weist das Untere Reusstal eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte auf. Anteilsmässig hat sich die Nutzungsdichte jedoch sowohl im Vergleich mit den kleinen wie auch mit allen Agglomerationen unterdurchschnittlich erhöht.

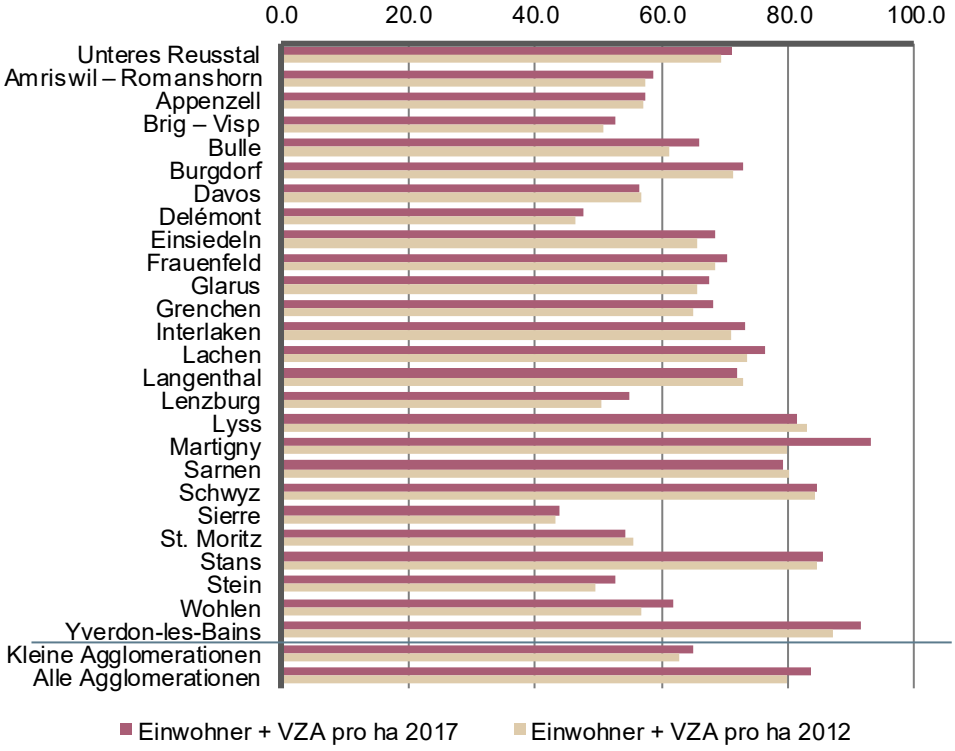


Abbildung 10: Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare der überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) 2012 und 2017 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)

Bevölkerungs- und Beschäftigtendichten

Die Orte mit der höchsten Bevölkerungsdichte befinden sich in den Dorfzentren oder sehr nahe an den zentralen Verkehrsknotenpunkten. Die Orte mit der höchsten Beschäftigtendichte befinden sich im Zentrum Altdorf sowie im Arbeitsplatzgebiet Schattdorf.

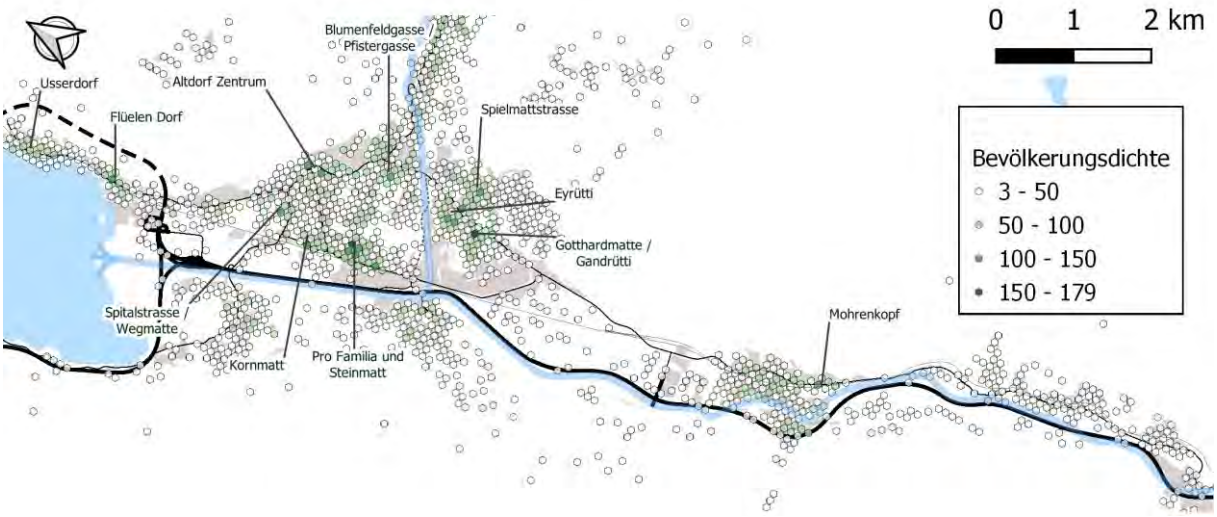


Abbildung 11: Bevölkerungsdichte 2018 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020, basierend auf STATPOP 2018, Hektardaten)

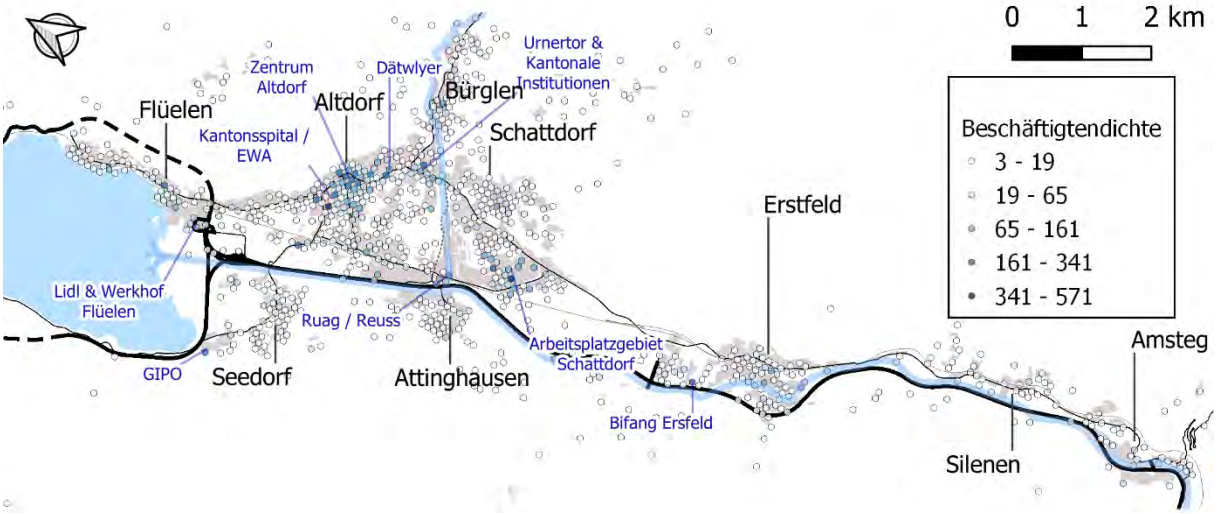


Abbildung 12 Beschäftigtendichte 2017 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020, basierend auf STATENT 2017, Hektardaten)

Nutzungsdichte im Vergleich zur ÖV-Güteklasse

Der Vergleich zwischen der heutigen Nutzungsdichte und der ÖV-Güteklasse zeigt, dass in der Agglomeration einige Gebiete vorhanden sind, die eine relativ gute ÖV-Erschliessung aufweisen, aber über eine geringe Nutzungsdichte verfügen. In der ÖV-Güteklasse B sind das v. a. Gebiete in Altdorf. In der ÖV-Güteklasse C sind es insbesondere die Gebiete um den Kantonsbahnhof sowie südlich des Bahnhofs Flüelen, wo grössere unbebaute Bauzonenreserven vorhanden sind. In Altdorf handelt es sich teilweise um gering ausgenützte oder niedrig zonierte Gebiete, teilweise aber auch um Gebiete oder Freiräume, die in der Kernzone liegen und eine höhere

Ausnützung nur bedingt möglich ist. Die Flächen am Kantonsbahnhof werden in den nächsten Jahren entwickelt, wodurch sich die Nutzungsdichte erhöhen wird.

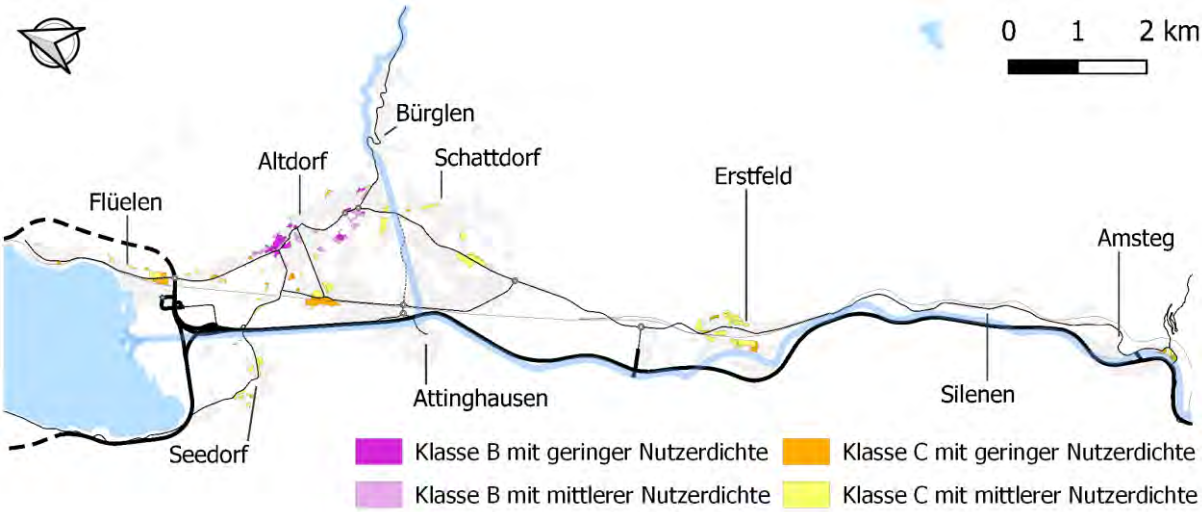


Abbildung 13 Gebiete mit ÖV-Güteklasse B und C und geringer oder mittlerer Nutzungsdichte (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)[5]

5 Bei der ÖV-Güteklasse B bezeichnen wir eine Nutzerdichte unter 50 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare als gering (dunkelviolett) und eine Nutzerdichte zwischen 50 und 75 als mittel (hellviolett). Bei der ÖV-Güteklasse C wird eine Nutzerdichte unter 25 als gering eingestuft (orange) und eine Nutzerdichte zwischen 25 und 50 als mittel (gelb)

5.2.3 Innenentwicklungspotenzial und Bauzonenauslastung

Erhebung Bauzonenreserven mit Raum+

Im Rahmen des Projekts «Raum+» werden periodisch die Bauzonenreserven erhoben. Sie werden unterteilt in Innenentwicklungspotenziale, Baulücken und Aussenreserven.[6] Die folgende Abbildung gibt eine quantitative Übersicht über die Innenentwicklungspotenziale (grössere Flächen innerhalb des bebauten Siedlungsgebiets), die Baulücken (kleine Flächen) sowie die Aussenreserven. Ein grosser Teil der Bauzonenreserven sind Innenentwicklungspotenziale oder Baulücken. Dagegen machen Aussenreserven rund 20 % der Bauzonenreserven aus. Vor allem Altdorf und Schattdorf sowie Silenen im Vergleich zur Gemeindegrösse weisen grosse Bauzonenreserven auf.

Gemeinde	Baulücken	Innenentwicklungspotenziale	Zwischenergebnis	Aussenreserven	Total Reserven	In % der Bauzonenfläche
Altdorf	3.6	27.8	31.3	1.9	33.2	16 %
Attinghausen	1.6	0.1	1.8	3.2	5.0	15 %
Bürglen	2.6	4.3	6.8	1.7	8.5	11 %
Erstfeld	0.8	4.6	5.3	0.4	5.7	7 %
Flüelen	0.8	5.0	5.8	-	5.8	11 %
Schattdorf	3.6	10.6	14.3	5.1	19.4	12 %
Seedorf	1.6	0.5	2.1	0.6	2.7	6 %
Silenen	3.8	6.4	10.3	6.0	16.2	28 %
Total	**18.3**	**59.3**	**77.6**	**18.9**	**96.5**	**13 %**

Abbildung 14 Baulücken, Innenentwicklungspotenziale und Aussenreserven in Hektaren (ha), Stand 2019 (Quelle: Raum+ Uri, 2019)

Reserven nach ÖV-Güteklassen

Die folgende Abbildung zeigt die gesamten Bauzonenreserven mit Stand 1. Januar 2019 sowie die ÖV-Güteklassen Stand 2019. Die Bauzonenreserven werden ab 200 m^2 in der Karte dargestellt.

6 Die Terminologie ist Raum+ entlehnt: Baulücken sind unbebaute Bauzonenflächen mit einer Grösse von 200-2'000 m2, die inner- oder ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets liegen. Innenentwicklungspotenziale sind unbebaute, teilweise bebaute oder bebaute Bauzonenflächen mit einer Grösse von über 2'000 m2, die innerhalb des weitgehend überbauten Gebiets liegen und deren tatsächliche Ausnützung aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen (BZO) noch erhöht werden kann. Aussenreserven sind unbebaute Bauzonenflächen mit einer Grösse von über 2'000 m2, die ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets liegen.

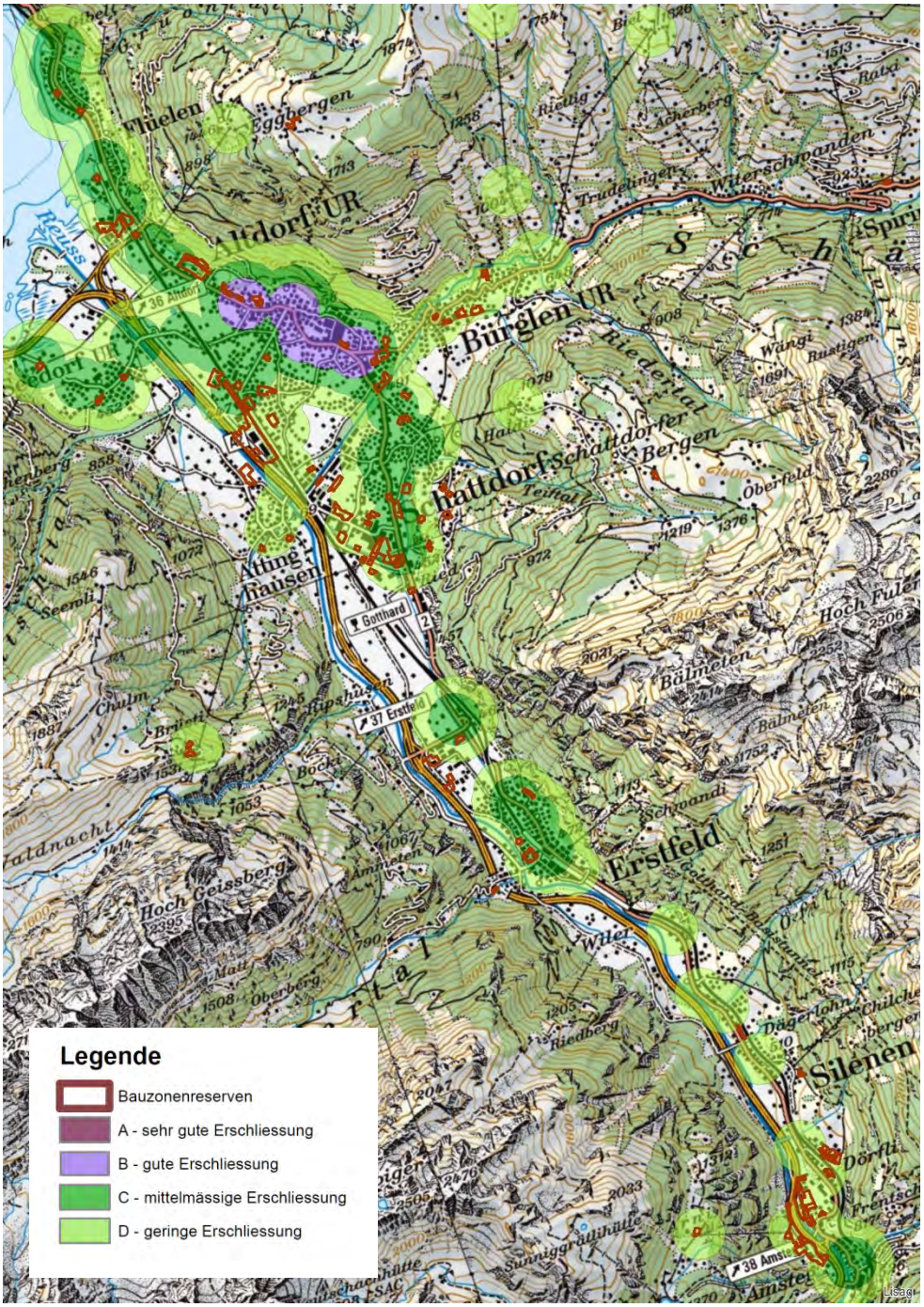


Abbildung 15 Bauzoneneserven gemäss Raum+ und ÖV-Güteklassen 20219/20 gemäss Systematik ARE-CH (Quelle: ARE-UR, 2020)

Baulandreserven nach ÖV-Güteklassen

Die Baulandreserven im Agglomerationskern (Gemeinden Altdorf, Flüelen, Bürglen, Schattdorf und Attinghausen) liegen heute mehrheitlich an gut erschlossenen Lagen mit ÖV-Güteklasse B oder C. Mit der Realisierung des Buskonzepts werden insbesondere in Schattdorf zusätzliche Verbesserungen erreicht. Grössere Baulandreserven, die auch künftig über eine ÖV-Erschliessungsgüte von D oder tiefer verfügen, befinden sich v.a. in Silenen und im ESP Urner Talboden (im Sektor Eyschachen). In geringerem Umfang auch in Schattdorf, Bürglen, Attinghausen und Erstfeld. Insgesamt 40 % der

Baulandreserven liegen 2019 in der ÖV-Güteklasse B und C. Mit der Realisierung des Buskonzepts erhöht sich dieser Anteil auf ca. 50 %.[7]

Veränderung Bauzonenreserven 2016-2019

Die folgende Abbildung fasst die Veränderungen der Reserven in den einzelnen Gemeinden zwischen 2016 und 2019 zusammen. Die gesamten Reserven nahmen in der Agglomeration in diesem Zeitraum um 8.3 ha bzw. etwa 8.6 % ab. Davon waren etwa die Hälfte Aussenreserven. Eine grosse Abnahme zeigte sich insbesondere in Altdorf, Erstfeld und Schattdorf.

Gemeinde	Baulücken	Innenentwicklungspotenziale	Zwischenergebnis	Aussenreserven	Total
Altdorf	-0.2	-1.3	-1.5	-0.4	-1.8
Attinghausen	-0.1	-0.4	-0.5	-0.5	-1.0
Bürglen	-0.3	1.2	0.9	-0.1	0.8
Erstfeld	-0.2	0.0	-0.3	-1.1	-1.4
Flüelen	-0.1	0.0	-0.1	-0.6	-0.7
Schattdorf	-0.5	-1.3	-1.8	-1.2	-3.0
Seedorf	-0.2	-0.3	-0.5	-0.3	-0.8
Silenen	-0.1	-0.3	-0.3	-0.4	-0.3
Total	**-1.6**	**-2.5**	**-4.1**	**-4.2**	**-8.3**

Abbildung 16 Veränderung der Bauzonenreserven zwischen 2016 und 2019 in Hektaren (ha), Stand 2019 (Quelle: Raum+ Uri, 2020)

Erwartete Trendentwicklung gemäss Vorgaben Richtplan: Steigerung der Bauzonenauslastung

Die Bauzonenauslastung (erwartete Auslastung der Bauzonen in 15 Jahren) ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Sie berechnet sich aus der erwarteten Einwohner- und Beschäftigtenzahl in 15 Jahren, dividiert durch die Kapazität der heute rechtskräftigen Bauzonen. Die Auslastung konnte in allen Gemeinden der Agglomeration gesteigert werden. Nur Altdorf und Erstfeld weisen eine Bauzonenauslastung von mehr als 100 % auf (101 %). Die übrigen Gemeinden, mit Ausnahme von Silenen, weisen eine Auslastung zwischen 90 % und 100 % auf. In diesen Gemeinden sind gemäss kantonalem Richtplan (vgl. Abstimmungsanweisung 4.1-4) keine Einzonungen möglich, ausser es erfolgt eine flächengleiche Kompensation. In Silenen muss aufgrund der tiefen Bauzonenauslastung (82 %) eine dreifache Kompensation erfolgen. Gemäss dem kantonalen Richtplan (Abstimmungsanweisung AA 4.1-8) sind die Gemeinden ausserdem angewiesen bei der nächsten Revision der Nutzungsplanung ihre Bauzonen gesamthaft hinsichtlich ihrer Lage und Dimensionierung mit dem Ziel einer Bauzonenauslastung von 100% zu überprüfen. Entsprechend ist zu erwarten, dass sich die Bauzonenreserven in den nächsten Jahren weiter reduzieren werden und die Bauzonenauslastung weiter zunimmt.

7 Diese Aussage basiert auf den ÖV-Güteklassen gemäss Buskonzept 2021 aus dem Jahr 2016. Das Buskonzept, insbesondere die Platzierung der Haltestellen, wurde zwischenzeitlich geringfügig angepasst. Die Aussage wonach sich der Anteil der Bauzonenreserven in der ÖV-Güteklasse B und C auf ca. 50 % erhöht wird weiterhin als zutreffend eingeschätzt.

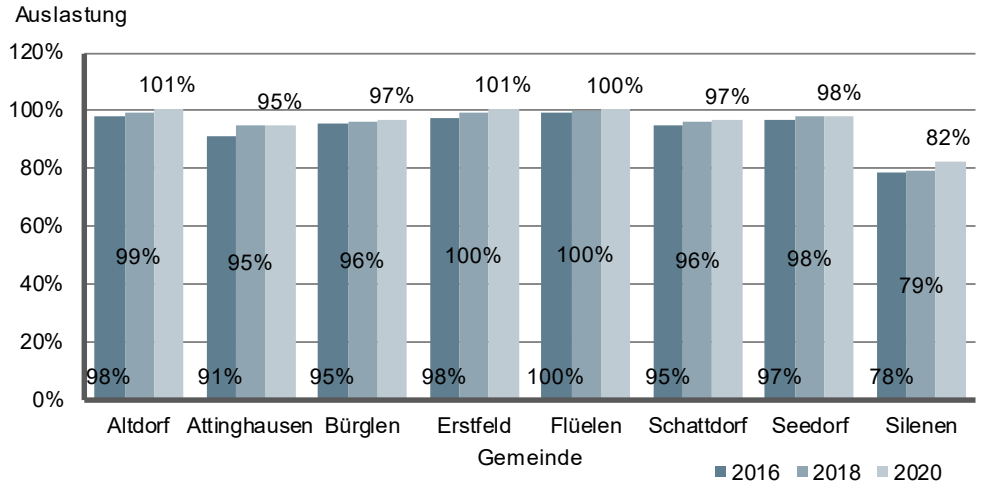


Abbildung 17 Bauzonenauslastung 2016 und 2018 (Quelle: ARE Uri, 2020)

5.2.4 Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlung

Frei- und Grünräume, Siedlungsränder

Insbesondere in Schattdorf und Altdorf bestehen zahlreiche Grünflächen innerhalb des Siedlungsgebiets. Sie strukturieren das Siedlungsgebiet und verleihen ihm seinen typischen Charakter. Gleichzeitig sind für die Wohnqualität und das Siedlungsklima wertvolle Gebiete. Die Gebiete werden meist landwirtschaftlich genutzt und stehen der Bevölkerung nicht oder nur eingeschränkt als Naherholungsgebiet zur Verfügung. Der Übergang von der Landschaft zum Siedlungsgebiet ist oft abrupt und wenig attraktiv gestaltet. Im kantonalen Richtplan sind zur langfristigen Steuerung und Begrenzung der Siedlungsflächen Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt (vgl. Abstimmungsanweisung AA 4.1-1). Die Siedlungsbegrenzungslinien müssen bei den Ortsplanungen berücksichtigt werden. Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien sind nicht zulässig.

Trockenmauern

Im Kanton Uri finden sich sehr viele erhaltenswerte Landschaften, welche insbesondere durch die Vielzahl an traditionellen Natursteinmauern und Lesesteinwällen geprägt werden, so unter anderem in den Gemeinden Altdorf, Bürglen, Erstfeld und Silenen. Zahlreiche dieser Steinstrukturen zerfallen und sind deshalb sanierungsbedürftig. Die Sanierungsarbeiten an landschaftsprägenden Trockenmauern durch Private und Gemeinden werden durch den Bund und den Kanton finanziell unterstützt. In den nächsten Jahren sind verschiedene Projekte zur Sanierung von Trockenmauern geplant.

5.2.5 Ortsbilder und historische Verkehrswege

ISOS und kantonale Inventare

Die Dorfkerne von Altdorf, Bürglen, Erstfeld, Flüelen und Silenen oder Teile davon sind im Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung verzeichnet (ISOS). Die Ortsbilder sind ein wichtiger Faktor für die bauliche Identität der Ortschaften aber auch für den Tourismus in der Agglomeration. Im Inventar enthalten sind ausserdem zahlreiche wertvolle Einzelobjekte wie Kirchen und Kapellen, historische Bauten oder öffentliche Einrichtungen. Das kantonale Schutzinventar beinhaltet das ISOS (alle nationalen Inventare) und auch weitere lokale und regionale Ortsbilder und historische Verkehrswege.

Historische Verkehrswege

Im Agglomerationsgebiet befinden sich einige historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (IVS). Dazu gehören beispielsweise Gassen im Altdorfer Dorfkern, ein Landwirtschaftsweg in Attinghausen sowie die Axenstrasse. Das gesamte Kantonsgebiet zeigt zudem Spuren der historischen Route über den Gotthard, vom Hafen in Flüelen bis zur Sust in Andermatt. Daneben existieren viele weitere historisch bedeutende Wege von kantonaler Bedeutung.

5.2.6 Versorgungssituation in den Ortszentren

Versorgung mit Geschäften und Dienstleistungen in Ortszentren steht unter Druck

In zahlreichen Zentren der Agglomerationsgemeinden ist die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen in Fusswegdistanz gering oder hat in den letzten Jahren abgenommen. Dies zeigt eine Umfrage unter den Gemeinden der Agglomeration im Juli 2020. Beurteilt wurde insbesondere die Veränderung im Angebot an alltäglichen Geschäften und Dienstleistungsbetrieben wie Lebensmittelgeschäfte, Bäckereien, Apotheken, Kleider- und Sportartikelgeschäften. Es ist davon auszugehen, dass der Druck auf die Versorgungssituation in den Ortszentren nicht abnehmen wird, unter anderem aufgrund des anhaltenden Strukturwandels und der Zunahme des überregionalen Onlinehandels.

5.2.7 Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungs-schwerpunkte

Im kantonalen Richtplan werden Entwicklungsschwerpunkte (ESP) mit unterschiedlichen Profilen festgelegt (vgl. Abstimmungsanweisungen AA 4.3-1 bis AA 4.3-7). Der ESP Zentrum Altdorf sowie der ESP Wohnen und Tourismus Flüelen dienen der Entwicklung und Stärkung von Wohnnutzungen, dem Tourismus oder zentralörtlichen Funktionen. Mit den anderen ESP sollen insbesondere Gewerbe- und Industrienutzungen konzentriert und das Arbeitsplatzangebot diversifiziert werden. Die Perimeter der ESP und eine Analyse der ÖV-Erschliessung der einzelnen ESP befindet sich in Kapitel 5.4.2. Die angestrebte Entwicklung der ESP wird in den Massnahmenblättern Siedlung dargelegt.

Entwicklungsschwerpunkt	*Wohnen*	*Dienstleistungen*	*Gewerbe*	*Industrie*	*Tourismus*	*Zentralörtliche Funktion*	*Verkehrsintensiv*	Federführung bei Umsetzung
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf			X	X			X	Gemeinden Schattdorf und Bürglen
ESP Urner Talboden Altdorf	X	X	X					Kanton (AWÖV), Planerische Massnahmen Gemeinde Altdorf
ESP Zentrum Altdorf	X	X				X		Gemeinde Altdorf
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld			X					Gemeinde Erstfeld
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg			X					Gemeinde Silenen und Gurtnellen
ESP Wohnen und Tourismus Flüelen	X	X			X			Gemeinde Flüelen

Abbildung 18 ESP gemäss kantonalem Richtplan und deren Profil

5.2.8 Verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Nutzungen

Als verkehrsintensive Einrichtungen gemäss kantonalem Richtplan gelten «Einkaufszentren und kombinierte Anlagen mit Freizeit- und Einkaufseinrichtungen» mit mehr als 5'000 m^2 Verkaufsfläche, mehr als 300 Parkplätzen oder mit an 100 Tagen mehr als 1'500 Fahrten pro Tag. Diese Kriterien werden im Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, «Rossgiessen» erfüllt, wo heute bereits verschiedene Einkaufsgeschäfte bestehen. Das Gebiet liegt im ESP Schattdorf. Es verfügt mehrheitlich über eine ÖV-Güteklasse C und ist über die Gotthard- und Umfahrungsstrasse (Rhynächtstrasse) mit dem MIV erschlossen (siehe Abbildung 19).

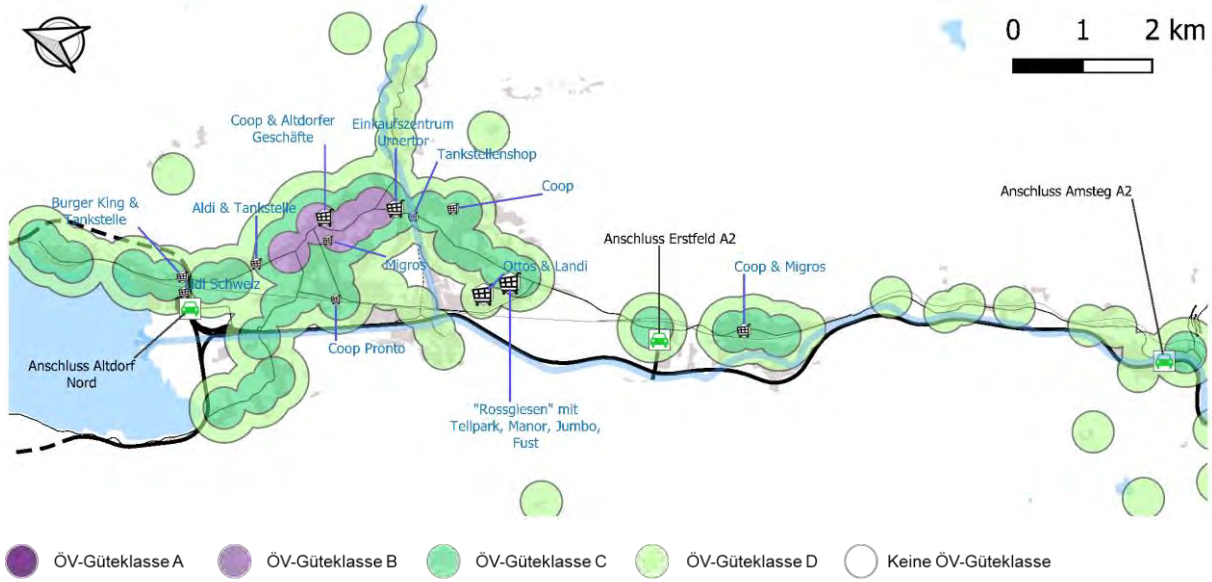


Abbildung 19: Einkaufsgebiete und ÖV-Güteklassen 2019/20 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)

Weitere bedeutende Verkehrserzeuger

Weitere bedeutende Verkehrserzeuger bezüglich Einkaufsverkehr sind über das ganze Agglomerationsgebiet verteilt und liegen oft entlang der Gotthard- oder Flüelerstrasse. Sie sind in der Regel mit einer ÖV-Güteklasse C oder besser erschlossen und verfügen über eigene, teilweise gebührenpflichtige Parkplätze.

Grosse Bedeutung der Einkaufsgebiete für Grundversorgung

Alle Gemeinden mit Ausnahme von Altdorf, Schattdorf und Erstfeld sind in der Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen auf die grossen Einkaufsgebiete angewiesen, da sie mit einem Strukturwandel zu kämpfen haben: Immer mehr Läden weichen in die grossen Einkaufsgebiete aus oder müssen schliessen.

Vorgaben für neue verkehrsintensive Einrichtungen

Gemäss Richtplan (vgl. Abstimmungsanweisung AA 4.6-1) sind neue verkehrsintensive Einrichtungen nur noch im ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf zulässig. Der Richtplan legt ausserdem Grundsätze zur Standortwahl von neuen kleineren publikumsintensiven Einrichtungen fest (vgl. Abstimmungsanweisung AA 4.6-2).

5.3 Landschaft, Natur und Umwelt

5.3.1 Landschafts- und Naturwerte

Allgemeine Landschaftsstruktur

Der Landschaftsraum breitet sich von Flüelen am Südufer des Urner Sees bis nach Amsteg aus. Es ist der einzige Landschaftsraum im ganzen Kanton, in welchem der Talboden eine grössere Ausdehnung in der Breite von wenigen Kilometern aufweist. Die Weite wird durch den See verstärkt. Östlich und westlich wird der Talboden durch die steil ansteigenden, teils bewaldeten Talflanken begrenzt, die in teilweise besiedelte, weitgehend aber landwirtschaftlich genutzte, Terrassen übergehen (z. B. Eggberge, Haldi, Brüsti). Der Talboden wird durch die bewaldeten Schuttkegel unterteilt, die von den Seitentälern in den Talboden hineinragen. Daneben unterteilt die Reuss den Talboden ab Erstfeld bis zum Urnersee in einen östlichen und westlichen Teil.

Intensive Nutzung des Talbodens

Die Landschaft wird einerseits durch die Talflanken geprägt, andererseits durch das dichte Nebeneinander von Bebauung, Infrastrukturen und Grünraum im Talboden. Die Grünflächen im Talboden werden mehrheitlich intensiv genutzt, naturnahe Strukturen sind rar. Struktur- und artenreiche Gebiete befinden sich an den Talflanken, in den bewaldeten Schuttkegeln (z. B. Bodenwald) sowie am Reussdelta. Aufgrund der intensiven Nutzung des Talbodens bestehen teilweise Nutzungskonflikte.

BLN-Gebiete

Im Gebiet der Agglomeration befinden sich drei Objekte, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), aufgeführt sind:

— Maderanertal und Fellital (BLN Nr. 1603)

— Vierwaldstättersee (BLN Nr. 1606), Teilbereich Urnersee

— «Scheidnössli» bei Erstfeld (BLN Nr. 1610)

Landschaften von kantonaler Bedeutung

Die Landschaften von nationaler Bedeutung werden durch jene von kantonaler Bedeutung ergänzt:

— Das Riedertal zwischen Bürglen und Schattdorf

— Das Erstfeldertal westlich von Erstfeld mit seinen Bachläufen und Wasserfällen

— Das Gebiet Buechholz / Ledi bei Silenen

Naturwerte

Wertvolle Naturobjekte wie Feuchtgebiete oder Trockenwiesen befinden sich v.a. an den Talflanken oder im alpinen Raum über der Agglomeration. Grössere Naturräume im Talboden befinden sich am Reussdelta, zwischen Schattdorf und Erstfeld (Rynächtflüe), im Gebiet Hinterwiler zwischen Erstfeld und Silenen sowie beim Boden- und Schächenwald. Zudem gibt es zahlreiche renaturierte Bachläufe wie der Dorfbach (Altdorf/Flüelen), der Giessen (Flüelen/Altdorf), der Klostergraben (Seedorf), die Stille Reuss (Schattdorf), der Walenbrunnen (Schattdorf/Erstfeld), der Schützenbrunnen (Silenen) oder die Mänigenreussli (Gurtnellen). Die Abbildung 20 gibt einen Überblick über die verschiedenen Landschafts- und Naturwerte anhand der REN Standorte, Waldreservate und BLN Inventare. In der Agglomeration

befinden sich verschiedene Gebiete mit hohem naturschützerischem Wert, die heute über keine Schutzlegungen verfügen.

Gehölzstrukturen

In den vergangenen Jahrzehnten sind die für die Biodiversität in der intensiv genutzten Kulturlandschaft wichtigen Gehölzstrukturen stark zurückgegangen.

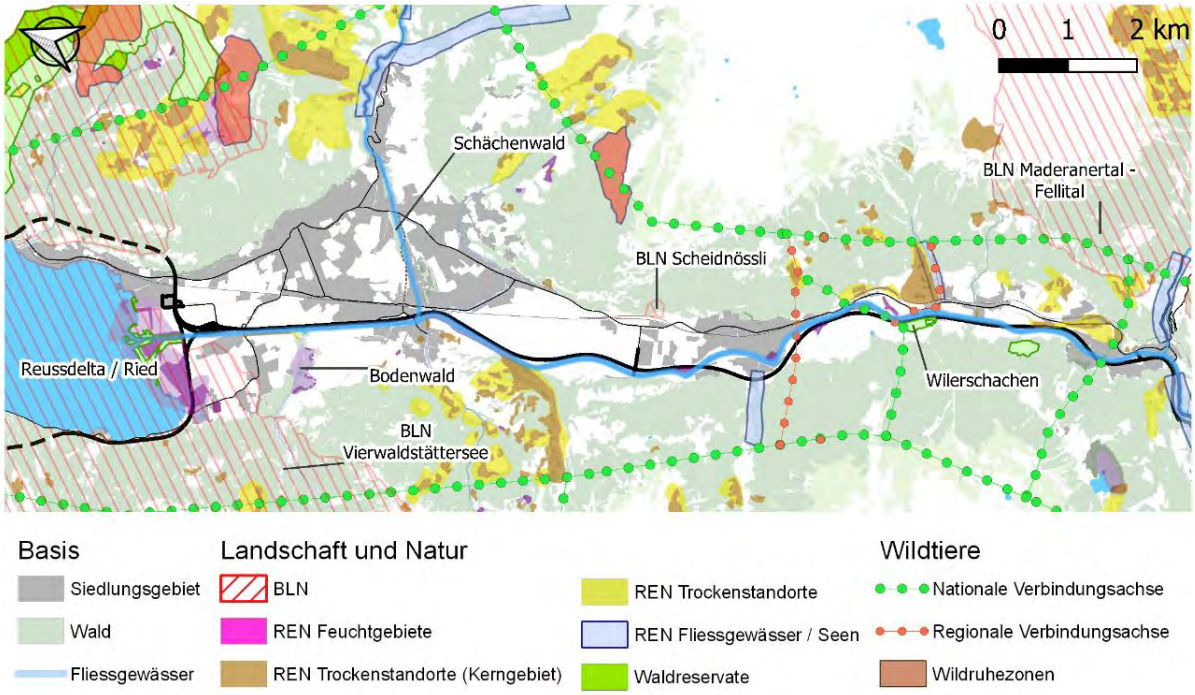


Abbildung 20 Natur- und Landschaftswerte (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)

Vergangene Entwicklung und Trendentwicklung

Innerhalb der Urner Reussebene zwischen Flüelen und Amsteg wurden in der Vergangenheit im Rahmen von konkreten Bauprojekten Ersatzmassnahmen für tangierte Lebensräume realisiert. Insbesondere mit den renaturierten Bachläufen (Giessen Altdorf/Flüelen, Dorfbach Altdorf, Klostergraben Seedorf, Walenbrunnen Erstfeld), den Seeschüttungen im Urnersee, der Aufwertung der Stillen Reuss und den Aufweitungen der Reuss in Amsteg und Erstfeld wurden nicht nur wertvolle Lebensräume geschaffen, vielmehr konnte damit auch die Landschaft aufgewertet werden. Die Aufwertungsprojekte dienen der einheimischen Bevölkerung als Naherholungsgebiete und sind ein wichtiges Merkmal der Agglomeration.

5.3.2 Ökologische Vernetzung

Ungenügende Vernetzung

Im Hauptsiedlungsgebiet ist die ökologische Vernetzung oft nur bedingt gewährleistet. Das liegt im Wesentlichen an der Trennwirkung der grossen linearen Infrastrukturen wie die Nationalstrasse und die Eisenbahn. Ebenso stellen die Reuss und der Unterlauf des Schächen ein Trennelement für gewisse Arten dar. Für die ökologische Vernetzung der Flora ist die Reuss hingegen positiv zu werten. Im südlichen Teil der Agglomeration zwischen Amsteg und Erstfeld ist die Situation besser. Dort wird die Talquerung für Wildtiere mit zwei Wildtierkorridoren sichergestellt.

5.3.3 Naherholung

Attraktive Naherholungsmöglichkeiten

Die Landschaft innerhalb und rund um die Agglomeration eignet sich aufgrund ihrer naturräumlichen Gegebenheiten bestens für die Naherholung und für den sanften Tourismus. Die wichtigsten Naherholungsziele sind der Urnersee mit dem Reussdelta, die Wälder an den Talflanken oder die höher gelegenen Terrassen wie z. B. Eggberge, Brüsti, Haldi oder Arni.

Sehr gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete

Das Reussdelta ist im Kernteil geschützt. Es weist zusammen mit dem Urnersee für die Naherholung und den Tourismus eine hohe Attraktivität auf und wird vielfältig genutzt. Gemäss Richtplan bildet das Reussdelta Vorranggebiet für die Entwicklung im Tourismus (vgl. Kapitel 2.7, kantonaler Richtplan). Das Reussdelta ist sowohl mit dem MIV, dem ÖV als auch mit dem Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar und signalisiert. Die bewaldeten Talflanken sind über zahlreiche Wanderwege und die höher gelegenen Terrassen mit den für den Kanton Uri typischen Seilbahnen gut erreichbar. Insgesamt stehen im ganzen Kanton rund 350 km Wanderwege (gelb signalisiert), etwa 950 km Bergwanderwege (weiss-rot-weiss markiert) und etwa 110 km Alpinwanderwege (weiss-blau-weiss markiert) zur Verfügung.

Eingeschränkte Zugänglichkeit Schächenwald

Der Schächenwald und der Bodenwald sind die zwei letzten verbleibenden grösseren Waldstücke im Talboden. Der Schächenwald befindet sich jedoch im umzäunten Gelände der RUAG und ist für die Bevölkerung nicht zugänglich. Das Gebiet weist für Flora und Fauna sehr grossen Wert auf. Allerdings ist dort auch die ökologische Vernetzung mit den umgebenden Lebensräumen stark beeinträchtigt.

Abstimmung Natur und Erholung im Bodenwald

Der Bodenwald ist aufgrund seiner guten Erreichbarkeit und den vielen Infrastrukturen ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet. Er dient jedoch nicht nur als Erholungs- und Freizeitraum, sondern ist auch Natur- und Lebensraum für zahlreiche Tiere und Pflanzen. 2019 wurde ein Nutzungskonzept für den Bodenwald erstellt. Es zeigt auf, wie die vorhandenen Erholungsnutzungen erhalten und aufgewertet werden können und wie die Naturlebensräume dabei möglichst geschont werden.

5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Lärmbelastung durch Strassenverkehr

Die grösste Quelle der Lärmbelastung in der Agglomeration stellt der Strassenverkehr dar. Eine sehr hohe Strassenlärmbelastung geht gemäss Lärmkataster 2008 von der Nationalstrasse aus. Diese Lärmbelastung stellt für die Siedlungsgebiete im Agglomerationsraum zwar eine untergeordnete Immissionsquelle dar. Für den Landschafts-, Natur-, und Erholungsraum ist die Belastung gebietsweise aber sehr gross. Lärmgrenzwertüberschreitungen fanden gemäss Lärmkataster 2008 vor allem entlang der Kantonsstrassen statt. Im Jahr 2008 waren insbesondere entlang der Gotthardstrasse K2 in den Abschnitten mit hoher Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte teilweise sogar die Alarmwerte überschritten. Ebenfalls stark belastet werden die Anwohner der Klausenstrasse in Bürglen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lärmemissionen aus dem Jahr 2015 gemäss der Lärmdatenbank des Bundes SonBase.

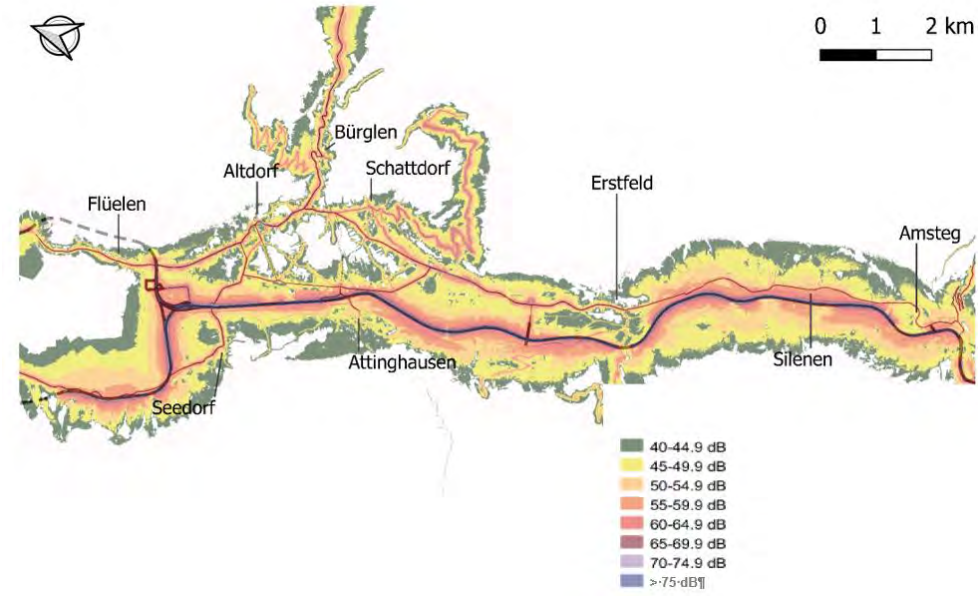


Abbildung 21 Strassenlärmbelastung (Emissionen) am Tag, 2015 (Quelle: Situations- und Trendanalyse AP URT 4G, Ecoplan, 2020)

Lärmbelastung durch Schienenverkehr

Zusätzlich belastet werden die Einwohner durch den Schienenverkehr. Die SBB-Stammlinie führt in offener Linienführung durch das Zentrum von Flüelen. Dort ist die Lärmbelastung direkt an der Linie am grössten. Ebenfalls betroffen sind die Zentren der Gemeinden Erstfeld und Silenen. Die Linie führt dort direkt durch das Siedlungsgebiet. Durch die engen Verhältnisse und die offene Linienführung strahlen die Lärmemissionen an die Bergflanken ab, was zu einer Beschallung des gesamten Talbodens führt. Mit dem Fahrplan 2016/17 wurden erstmals Züge durch den neuen Gotthard-Basistunnel geführt. Seither hat sich die Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr in Erstfeld, Silenen und im oberen Reusstal reduziert. Weiter hat insbesondere in Flüelen der Lärm wegen von den SBB getroffenen weiteren Massnahmen an Infrastruktur sowie Rollmaterial abgenommen. Die Lärmbelastung in Altdorf hat hingegen leicht zugenommen.

Luftbelastung

Die Schadstoffbelastung durch NO_2 überschreitet im Agglomerationsgebiet teilweise die Grenzwerte. Dies gilt insbesondere für das Zentrum von Altdorf sowie Gebiete in Schattdorf. Den grössten Schadstoffausstoss generiert der Verkehr, gefolgt von Industrie und Gewerbe sowie von den Haushalten. Genauer lokalisieren lässt sich die Schadstoffbelastung im Unteren Reusstal durch den Verkehr anhand von Messungen der Stickstoffdioxidbelastung (NO_2) mit Passivsammlern. Die NO_2-Konzentration ist stark vom Verkehrsaufkommen abhängig. So zeigen die Standorte in der Nähe von viel befahrenen Strassenachsen die höchsten Werte, wobei jedoch an beinahe allen Standorten im Jahr 2018 leicht tiefere Werte als 2017 gemessen wurden. An den Standorten mit Anstieg ist die Zunahme geringfügig. Die allgemeine Tendenz geht leicht in Richtung geringerer Immissionswerte, wie aus dem Trend der Jahresmittelwerte gemäss nachfolgender Abbildung ersichtlich ist.

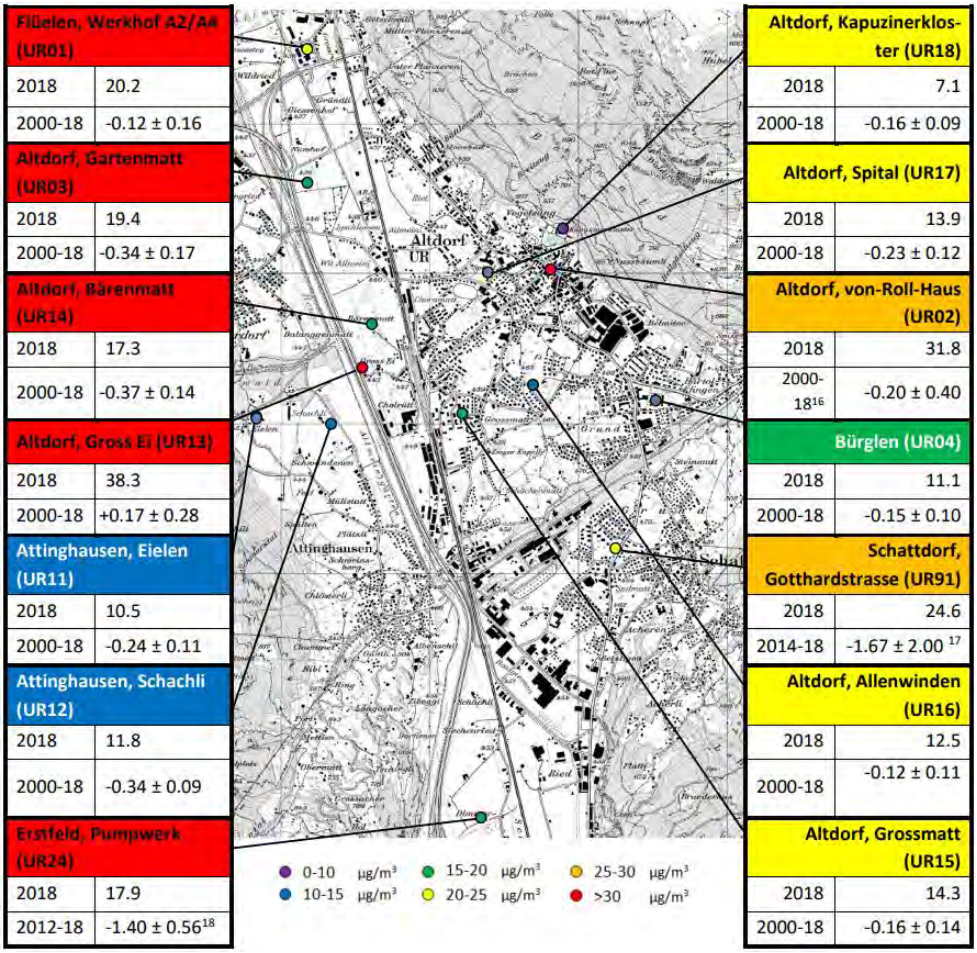


Abbildung 22: NO2-Passivsammlerstandorte im unteren Reusstal mit Immissionskategorie und Jahresmittelwert 2018 sowie Entwicklung 2000-2018 (inkl. Unsicherheit) (Quelle: Analysebericht Ecoplan, basierend auf Amt für Umweltschutz, 2019)

Feinstaubbelastung

Zu Messung der Feinstaubbelastung (PM10) sind im Kanton Uri zwei Messstellen im Einsatz (Altdorf Gartenmatt und A2 Uri, bei Erstfeld). Gemäss Bericht des Amts für Umweltschutz8 (2019) wurde am Standort Gartenmatt seit 2007 beim Jahresmittelwert der LRV-Grenzwert von 20 µg/m3nicht mehr überschritten. Der Wert für das Jahr 2018 (13.6 µg/m3) liegt im tiefen Bereich der letzten Jahre. Die Messstation A2 Uri befindet sich unmittelbar neben der Autobahn. Die Verkehrsemissionen sind somit für diesen Standort besonders dominant. Seit 2012 wird der LRV-Grenzwert beim PM10-Jahresmittel unterschritten, davor wurden regelmässig Überschreitungen festgestellt. Für 2018 wurde im Jahresmittel ein Wert von 12 µg/m3 gemessen.

8 Immissionsmessungen im Kanton Uri. Übersicht über die Immissionsmessungen im Kanton Uri mit Fokus auf das Jahr 2018, Amt für Umweltschutz, 2019

5.4 Verkehr

5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV)

Strassennetz

Hauptverkehrsader Gotthardstrasse

Das Verkehrssystem der Agglomeration ist stark durch die Nationalstrasse A2 und die Gotthardstrasse (Kantonsstrasse K2) geprägt, welche parallel zueinander den ganzen Talboden in Nord-Süd-Richtung durchlaufen. Mit den ergänzenden Querverbindungen Richtung Schächental (Klausenstrasse), Isenthal (Seedorferstrasse) und Attinghausen sind sämtliche Gemeinden der Agglomeration mit Kantonsstrassen gut erschlossen (vgl. Abbildung 23). Alle Agglomerationsgemeinden sind untereinander innerhalb von 20 Minuten erreichbar. Vom Dorfzentrum Altdorf aus lassen sich alle Gemeinden ausserhalb der Spitzenzeiten in 6-12 Minuten erreichen. Die Nationalstrasse A2 wird für den Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration kaum genutzt, da das Hauptsiedlungsgebiet nur am nördlichen Eingang in Flüelen an die Nationalstrasse angeschlossen ist. Die Anschlüsse Erstfeld und Amsteg im Süden haben aufgrund der peripheren Lage eine noch geringere Bedeutung für den agglomerationsinternen Verkehr.

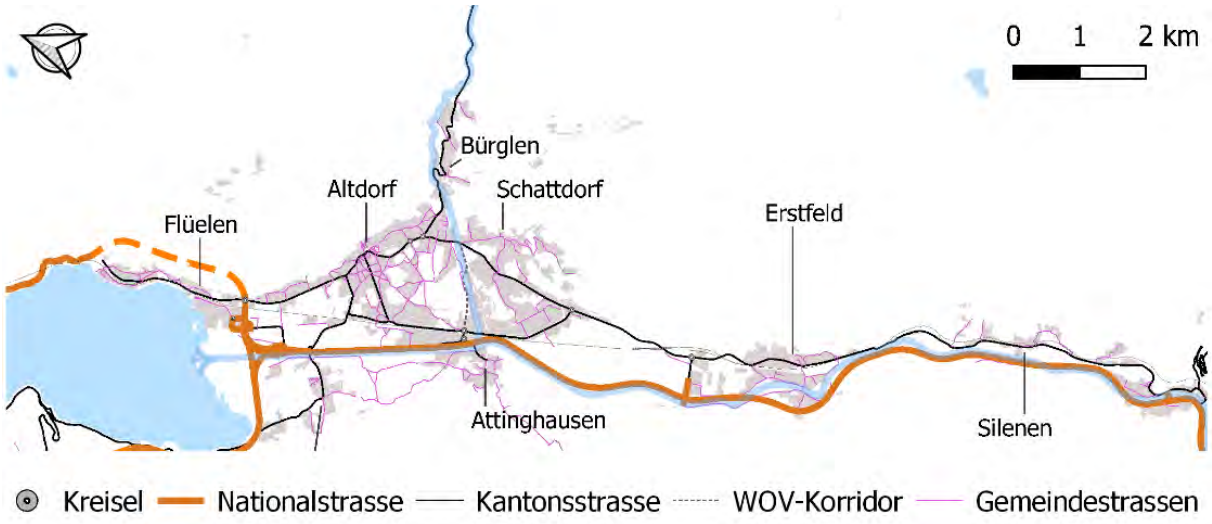


Abbildung 23: Strassennetz der Agglomeration Stand 2020

Trendentwicklung: Realisierung Halbanschluss Altdorf Süd

Die heutige Situation wird sich mit dem zukünftigen Halbanschluss «Altdorf Süd» verändern[9]. Das Siedlungsgebiet und die verkehrsintensiven Nutzungen werden besser an die A2 angeschlossen sein. Der Halbanschluss in/aus Richtung Norden ermöglicht die direkte Erschliessung der ESP «Urner Talboden» und «Arbeitsplatzgebiet Schattdorf» (inklusive des Einkaufsgebiets beim «Rossgiessen» mit Tellpark etc.). Insbesondere auch für ausserkantonale Arbeitnehmende entfällt dank dem Halbanschluss die Fahrt vom Anschluss Altdorf Nord / Flüelen durch das Siedlungsgebiet. Dies geht neben der Entlastung der innerörtlichen Achsen auch mit Fahrzeitersparnissen einher.

9 Der Halbanschluss hängt mit der WOV zusammen. Ursprünglich war die Eröffnung beider Strassenprojekte geplant für 2021. Aufgrund diverser Einsprachen ist zurzeit unsicher, wann die Eröffnung stattfindet. Ab der Plangenehmigung kann mit drei Jahren Umsetzung gerechnet werden.

Verkehrsbelastungen

Hohes Verkehrsaufkommen im MIV bringt zur Spitzenstunde Fahrzeitverluste im strassengebundenen ÖV

Der grösste Teil des MIV-Ziel- und Quellverkehrs fährt in resp. kommt aus Richtung Schwyz / Zug / Zürich oder Stans / Luzern. Der Pendlerverkehr führt zusammen mit den anderen Verkehrszwecken (z. B. Einkauf in den Einkaufszentren in Schattdorf oder in den Altdorfer Geschäften) heute zu Durchgangsverkehr in Altdorf sowie einem generell hohen Verkehrsaufkommen auf der Gotthardstrasse (bis 14'500 DTV). Durch die bauliche Situation mit engen Kurvenradien und schmalen Strassenabschnitten sowie dem Zusammentreffen verschiedener Funktionen im Dorfkern von Altdorf führte dies bisher regelmässig zu Staus und Fahrzeitverlusten. Diese sind in den Hauptverkehrszeiten sowohl am Morgen, am Mittag als auch am Abend im ÖV spürbar (vgl. Abbildung 24). An schönen Sommerwochenenden kommen noch der touristische Durchgangsverkehr (z. B. über den Klausenpass) sowie der regionale Freizeitverkehr hinzu. Die Belastbarkeit der Gotthardstrasse ist damit auf den Abschnitten innerhalb der Ortszentren Altdorf und Schattdorf überschritten oder erreicht. Dies führt in der Wahrnehmung der Bevölkerung auch zu Ausweichverkehr durch die Quartiere.

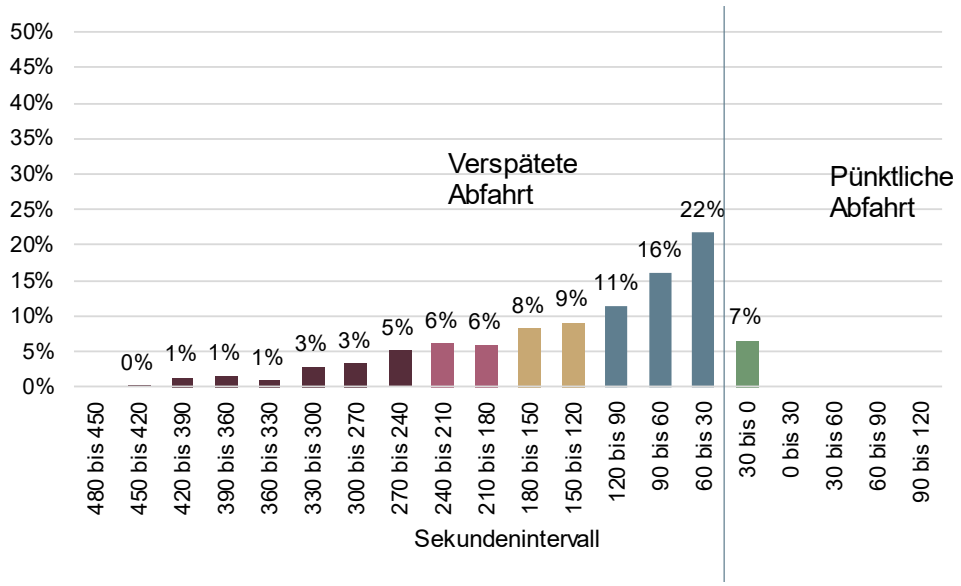


Abbildung 24 Fahrzeitverluste im ÖV zur Spitzenstunde[10)]

10 Quelle: Fahrplanabweichung an der Haltestelle „Altdorf, Spital“ Richtung Flüelen zu Hauptverkehrszeiten, September 2020; Auto AG Uri

Verkehrsaufkommen

Abbildung 25 zeigt die am stärksten belasteten Strassenabschnitte in der ganzen Agglomeration mit ihrer Verkehrsbelastung an einem durchschnittlichen Tag (DTV, Fahrzeuge pro Tag).

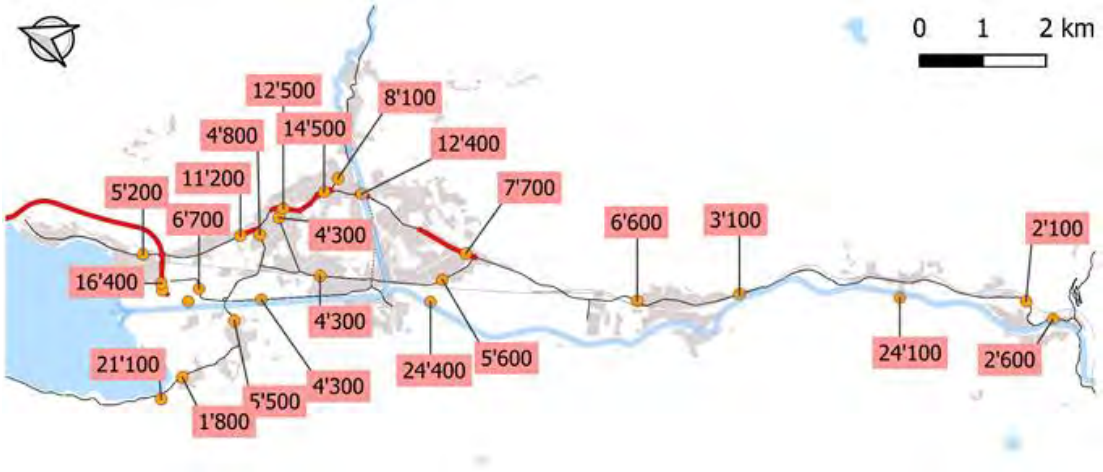


Abbildung 25 Belastung des Strassennetzes (DTV 2017) (Quelle: ASTRA (2020), Verkehrszählungen Jahresergebnisse 2017) und Abschnitte mit einer ASP-Auslastung über 60% (Quelle: NPVM Basiszustand 2017)

Weitere Verkehrszunahme erwartet

Mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum und keiner grossen Veränderung beim Modal Split kann davon ausgegangen werden, dass es Mehrverkehr geben wird.

Realisierung West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV)

Die heute unbefriedigende Situation wird sich mit der geplanten West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) deutlich verbessern. Die Netzhierarchie wird sich entsprechend verändern: In Altdorf werden im Zuge der flankierenden Massnahmen zur WOV die Schmiedgasse und ein Teil der Tellsgasse mittelfristig aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Mit der WOV kann der Verkehr auf den stark belasteten Abschnitten der Gotthardstrasse (Schmiedgasse, Turmmatt und Schattdorf) um etwa 50% reduziert werden, während rund 11‘000 Fahrzeuge/Tag auf der WOV zu ihrem gewünschten Ziel fahren (gemäss Verkehrsprognose 2025). Durch die Entlastung der Gotthardstrasse kann die Pünktlichkeit der Busse gewährleistet und dadurch die Zuverlässigkeit der Reiseketten im ÖV sichergestellt werden. Ebenfalls kann durch die Entlastung die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege und Velorouten generell und insbesondere bei Strassenquerungen verbessert werden.

AP URT nicht als touristisch geprägte Agglomeration betrachtet

Die verkehrlichen Auswirkungen durch den Tourismus sind von untergeordneter Bedeutung bzw. sie haben insbesondere eine Auswirkung auf die Nationalstrasse. Diese lässt sich mit dem AP nicht beeinflussen. Die Herausforderungen im Tourismusverkehr abseits der Nationalstrasse sind im Vergleich zu den Herausforderungen im Pendel- und Alltagsverkehr gering. Die Agglomeration wird entsprechend nicht als touristisch geprägte Agglomeration betrachtet.

Parkierung

Parkierung

Öffentliche Parkplätze befinden sich über den ganzen Agglomerationsperimeter verteilt (vgl. Abbildung 26). Ein grosser Teil der öffentlichen Parkplätze in den Dorfkernen ist bewirtschaftet, entweder über Zonenregelungen oder über eine Parkuhr. Neu wurde seit dem AP 3G in Erstfeld im Jahr 2016 eine Parkplatzbewirtschaftung auf allen öffentlichen Parkplätzen der Gemeinde eingeführt. Weiter wird auch in der Gemeinde Seedorf durch das Konzept und Reglement für die Parkplatzbewirtschaftung seit 2020 eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung umgesetzt. Einige Einkaufsgeschäfte, wie die etwas ausserhalb der Dorfkerne liegenden Einkaufsgeschäfte Lidl und Aldi bieten ihren Kunden nach wie vor kostenlose Parkplätze an. Auch die rund 100 Parkplätze von Jumbo und Manor in Schattdorf sind nicht bewirtschaftet (im Unterschied zu den danebenliegenden rund 220 Parkplätzen des Tellparks). Die Parkplatzbewirtschaftung der Gemeinden für öffentliche Parkplätze erfolgt heute ebenfalls nicht einheitlich. Über flächendeckende Konzepte oder Regelungen verfügen die Gemeinden Altdorf, Flüelen, Schattdorf, Seedorf und Erstfeld.

Gute Auslastung der Parkplätze in Altdorf am Wochenende

Im Zentrum von Altdorf existiert ausreichend Zahlenmaterial, das zeigt, dass die Parkplätze vor allem am Samstag / Sonntag stark ausgelastet sind. Bezüglich der Nutzung und Auslastung von firmeneigenen Parkplätzen oder von Besucherparkplätzen der Einkaufszentren liegen keine Daten vor.

Abbildung 26 Übersicht über Parkierungsanlagen (Quelle. Analysebericht Ecoplan)

P+R-Anlagen

Mit Stand im Juli 2020 gibt es an den Bahnhöfen Altdorf, Flüelen sowie Erstfeld Park & Rail-Anlagen.

Trendentwicklung: Intelligente elektronische Systeme

Intelligente elektronische Navigationssysteme oder Apps zur Suche nach freien Parkplätzen könnten künftig zur Reduktion des Suchverkehrs beitragen und die Parkplatzbewirtschaftung effizienter gestalten.

Verkehrsberuhigte Zonen

Temporeduktion auf Strassen im Siedlungsgebiet

Abbildung 27 zeigt die temporeduzierten Zonen und Abschnitte im Jahr 2020. In Altdorf sind weitere Massnahmen im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen zur WOV vorgesehen. In Schattdorf, im östlichen Teil von Erstfeld und in Attinghausen wurden bisher keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen getroffen. In diesen Gebieten werden solche Massnahmen aktuell aber geprüft.

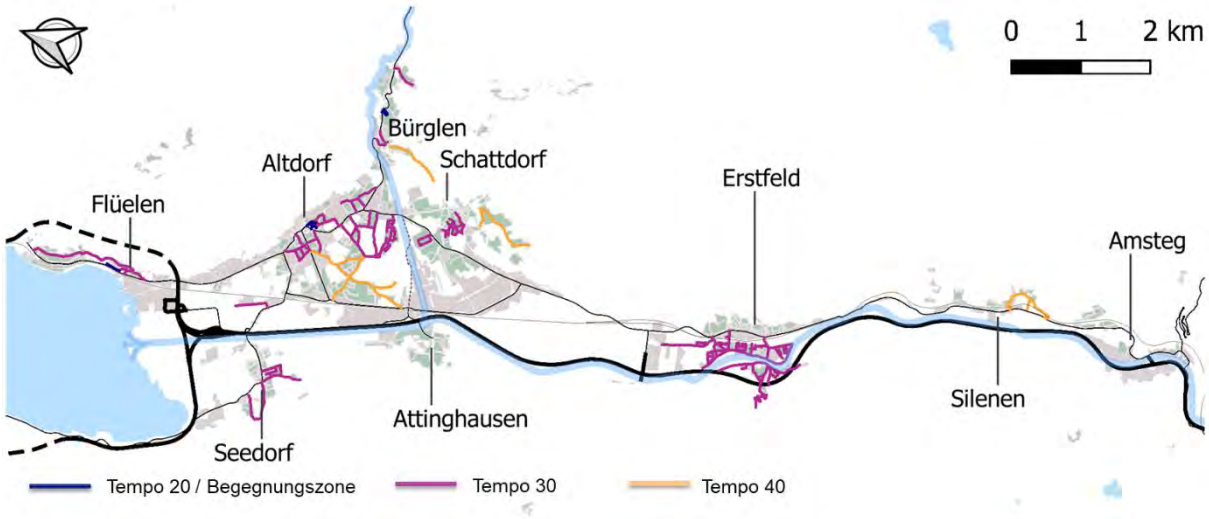


Abbildung 27 Übersicht über verkehrsberuhigte Zonen oder Strassen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit (Stand am 20.2.2020) (Quelle: Analysebericht Ecoplan)

Öffentliche E-Auto-Ladestationen

Öffentliche Ladestationen für Elektroautos

Öffentliche E-Auto-Ladestationen befinden sich gemäss e-mobile.ch[11] an folgenden Orten im Kanton Uri:

— Flüelen (Rest. Edelweiss, Rest. Flüelerhof)

— Seedorf (Sport Garage)

— Altdorf, Dorf (Winkel, Elektrizitätswert Altdorf)

— Altdorf, Kollegium (Urnertor, Kantonale Verwaltung)

— Bürglen (Rest. Schützenhaus)

— Erstfeld (Gemeindehaus, Bahnhof)

— Autobahnraststätte Gotthard

[11] Vgl. Electrosuisse (2020), E-Mobile.ch. Online im Internet unter https://www.e-mobile.ch/de/oeffentliche-ladestation-finden/

5.4.2 Öffentlicher Verkehr

Bahnnetz

Ab allen Urner Bahnstationen bestehen stündliche Verbindungen in die Zentren Zug, Zürich und Luzern. In Ergänzung dazu verkehren ab den Schnellzugshaltestationen Altdorf (ab Juni 2021), Erstfeld und Flüelen halbstündliche Verbindungen in die Zentren. Der wichtigste Fernverkehrsbahnhof ist heute Flüelen, der zur Hauptverkehrszeit im Viertelstundentakt vom Bus bedient wird. Der Bahnhof Flüelen wird gemäss aktuellem Fahrplan weiter mit fünf Intercity-Zügen nach Zürich, Basel und Lugano, unter anderem für Pendlerinnen und Pendler, bedient. In Altdorf halten insbesondere S-Bahn-Züge und in Erstfeld wird der Anschluss auf die Gotthard-Bergstrecke in Richtung Göschenen und Andermatt angeboten. Von Flüelen oder Erstfeld ist der Bahnhof Altdorf via S-Bahn schnell und im Stundentakt erreichbar.

Busnetz

Knotenpunkte und Linien des öffentlichen Verkehrs

Das Busnetz ist stark auf den heutigen Knotenpunkt «Telldenkmal» im Zentrum von Altdorf sowie auf die Fernverkehrshalte in Flüelen ausgerichtet. Wichtige Umsteigepunkte gibt es ausserdem beim Kollegium (Altdorf / Bürglen), in Erstfeld und beim Bahnhof Altdorf. Abbildung 28 zeigt das Liniennetz im Hauptsiedlungsgebiet. Auf der Route der Linie 1 Flüelen – Altdorf Telldenkmal – Erstfeld – Amsteg verkehren Busse im Halbstundentakt. Der Bahnhof Altdorf ist über die Linien 2 und 3 zwischen Bürglen – Seedorf / Attinghausen mit dem Telldenkmal verbunden. Der «Tellbus» verbindet die Agglomeration und den Kanton mit der Stadt Luzern und ermöglicht eine Reisezeit nach Bern und Basel von rund zwei, nach Luzern unter einer Stunde. Der «Winkelriedbus» verbindet Altdorf mit dem Nidwaldner Kantonshauptort Stans. Überlagernd bestehen im Weiteren Postautoverbindungen von/nach Isental und ins Schächental.

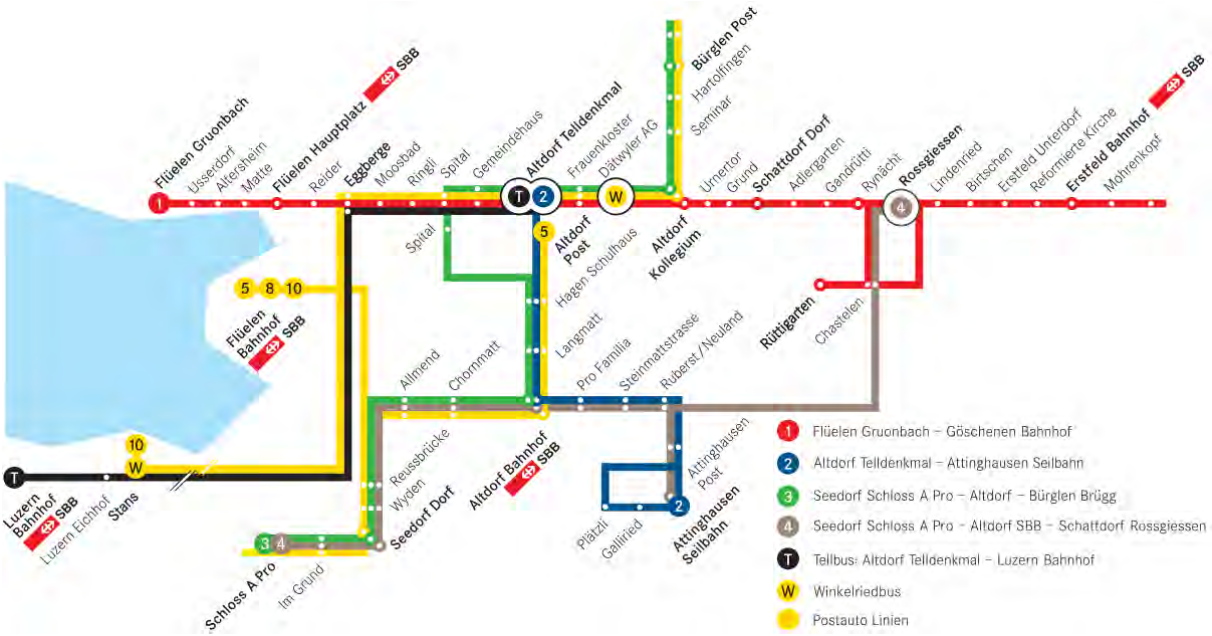


Abbildung 28 Liniennetzplan 2020, Ausschnitt Hauptsiedlungsgebiet (Quelle: Analysebericht Ecoplan, basierend auf Netzplan 2020 der Auto AG Uri, 2019)

ÖV-Erschliessungsgüte

Mittelmässig bis gute ÖV-Erschliessung der Ortszentren

Die ÖV-Erschliessung ist in den Ortszentren des Hauptsiedlungsgebietes gut bis mittelmässig (ÖV-Güteklassen B und C). Eine sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A) wird nirgends erreicht. Gut ist die Erschliessung dank der Überlagerung verschiedener Buslinien auf der Strecke zwischen Altdorf (Telldenkmal) und Bürglen (Urnertor). Nur mittelmässig erschlossen ist demgegenüber das weitere Umfeld der Bahnhöfe Altdorf, Erstfeld und Flüelen. Einzelne Verkehrserzeuger mit vielen Arbeitsplätzen oder Kundenaufkommen (z. B. Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, Lidl Flüelen) oder mit relativ hoher Bevölkerungsdichte (z. B. Steinmatt Altdorf) sind heute nur ungenügend mit dem ÖV erschlossen. Die wichtigsten Einkaufsgebiete (Altdorfer Geschäfte, Urnertor Bürglen, Tellpark Schattdorf) sind hingegen mit eigenen Bushaltestellen erschlossen. Abbildung 29 zeigt die ÖV-Güteklassen im Fahrplan 2019/20 sowie die Veränderung der ÖV-Güteklassen seit dem Fahrplan 2014/15 (AP 3G). Gebiete mit Verbesserungen gegenüber dem Fahrplan 2014/15 sind mit grünen Rechtecken markiert.

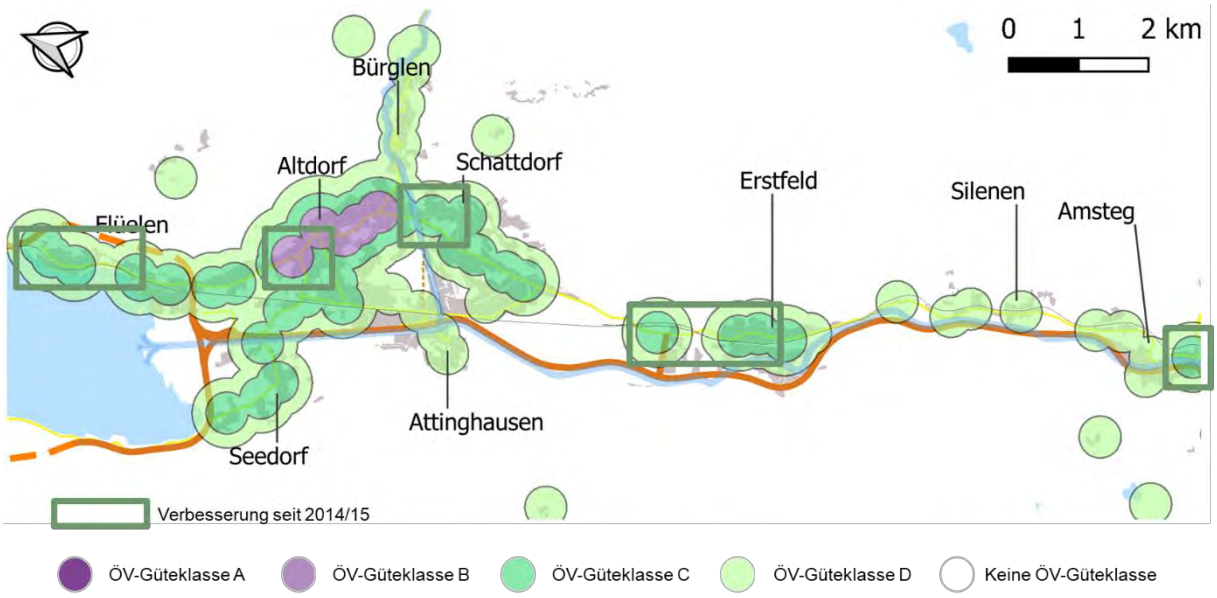


Abbildung 29 ÖV-Güteklassen 2019/20 und Verbesserungen gegenüber 2014/15

Verbesserte ÖV-Erschliessung der Bevölkerung

Seit 2014 bzw. mit dem Fahrplan 2019/20 konnte der Anteil der Bevölkerung in Güteklasse C um rund 11 Prozentpunkte, von 36% auf rund 47%, gesteigert werden. Im Gegenzug sank der Anteil der Güteklasse D von 42% auf 32%. Auch der Anteil der nur marginal, oder gar nicht erschlossenen Einwohner ist sehr deutlich gesunken resp. hat sich halbiert (von 18% auf 8%). Bereits zwischen 2014 und 2017 fand in der Agglomeration Unteres Reusstal eine positive Entwicklung statt, in der v.a. der Anteil der Einwohner mit Güteklasse B erhöht werden konnte.

Stand ÖV-Güteklassen	Stand Bevölkerung	A	B	C	D	keine
2019/20	2018	0%	14%	47%	32%	8%
2018/19	**2018**	**0%**	**14%**	**36%**	**42%**	**9%**
2016/17	2017	0%	13%	35%	39%	14%
2014/15	2014	0%	3%	36%	42%	18%

Abbildung 30 Entwicklung der ÖV-Erschliessung der Bevölkerung (Quellen: 2014/15 und 2016/17 vom ARE; übrige Jahre eigene Berechnung Ecoplan auf Basis von ARE und BFS)

Erhöhung MOCA-Indikator 3 v.a. in Güteklasse B

Aus Abbildung 31 ist zu erkennen, dass auch in verschiedenen anderen Agglomerationen (Amriswil-Romanshorn, Interlaken, Lachen, Yverdon-les-Bains, Wohlen und St. Moritz) eine Erhöhung des Anteils an Einwohnerinnen und Einwohnern in der Güteklasse B (blaue Säulen) erhöht werden konnte. Demgegenüber gelang es nur wenigen Agglomerationen (insbesondere Lyss und Martigny) eine deutliche Verbesserung in der Güteklasse A (grüne) zu erreichen.

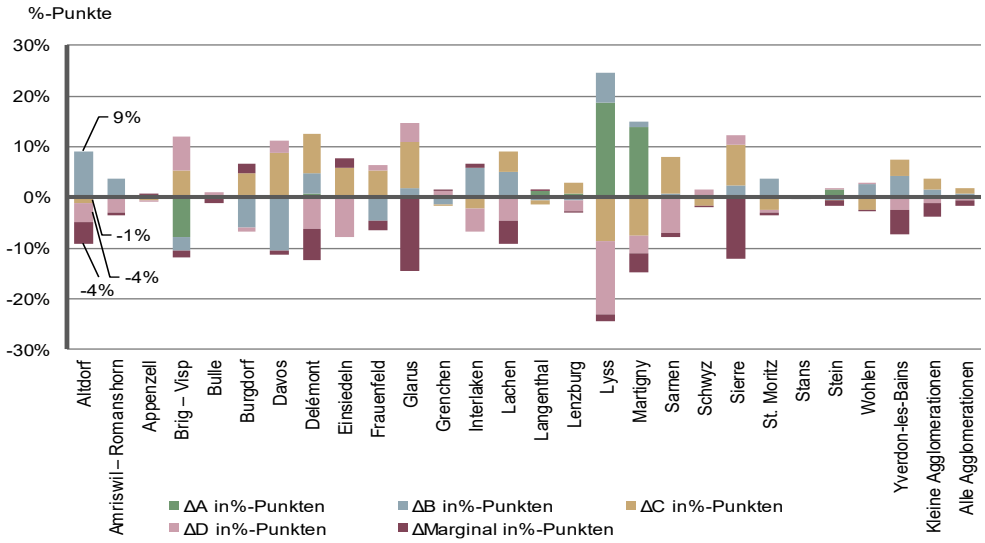


Abbildung 31 MOCA-Indikator 3: Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen, Verschiebungen zwischen 2014 und 2017

Verbesserte ÖV-Erschliessung der Beschäftigten

In der Agglomeration Unteres Reusstal konnte die Erschliessung der Beschäftigten zwischen 2014 und 2017 (in der Güteklasse B) deutlich verbessert werden. Neu liegen rund 18% mehr Beschäftigte in der Güteklasse B als noch 2014. Der Anteil in den Güteklassen C, D und «keine» konnte dementsprechend auf ein tieferes Niveau gebracht werden.

Stand ÖV-Güteklassen	Stand Beschäftigte	A	B	C	D	keine
2019/20	2017	0%	31%	33%	27%	9%
2017/18	**2017**	**0%**	**32%**	**30%**	**30%**	**7%**
2016/17	2016	0%	32%	27%	31%	10%
2014/15	2013	0%	14%	34%	38%	13%

Abbildung 32 Entwicklung der ÖV-Erschliessung der Beschäftigten (Quellen: 2014/15 und 2016/17 vom ARE; übrige Jahre eigene Berechnung Ecoplan auf Basis von ARE und BFS)

Aus Abbildung 38 ist zu erkennen, dass nur in wenigen anderen Agglomerationen (Amriswil-Romanshorn, Lyss, Martigny, Sierre) die Güteklasse B (blaue Säulen) oder A (grüne Säule) in diesem Ausmass verstärkt werden konnte.

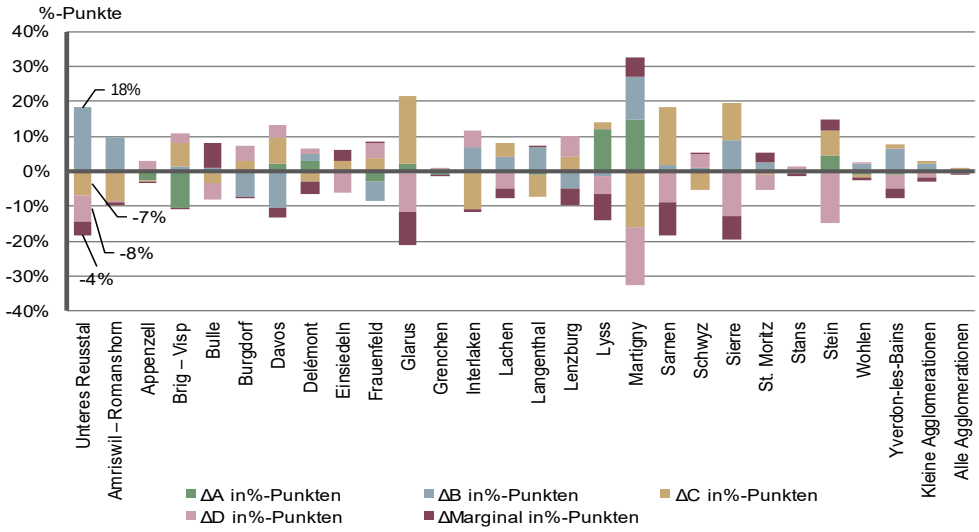


Abbildung 33 MOCA-Indikator 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen, Verschiebungen zwischen 2014 und 2017

Nachfrage

Entwicklung der Nachfrage

Die Nachfrage auf den Linien der Auto AG mit Bezug zur Agglomeration ist in den vergangenen rund 10 Jahren um 100'000 Personen (+5%) gestiegen, von 1.9 Mio. (2008) auf rund 2.0 Mio. (2018). Der Tellbus verzeichnet seit seiner Einführung im Jahr 2006 einen laufenden Anstieg der Passagierzahlen auf rund 200'000 Personen pro Jahr, was einem durchschnittlichen Tagesverkehr von etwa 560 Personen entspricht. Dies ist auch auf ein ausgeweitetes Angebot zurückzuführen. Der Winkelriedbus zwischen Altdorf und Stans mit Halt in Ennetbürgen wurde 2016 eingeführt und konnte die Passagierzahl bis 2018 von rund 16'000 auf 26'000 Personen steigern. Ebenfalls seit 2016 existiert der Gotthard-Riviera-Express zwischen Stans und Flüelen mit Anschluss an die NEAT-Züge von und ins Tessin. An den Wochenenden stehen zusätzlich der «CityBus Altdorf» (Kleinbus, seit 2013) und der «Nachtbus» zur Verfügung. Der CityBus transportiert rund 2'000-3'000 Personen jährlich und der Nachtbus etwa 4'000 bis 5'000 Personen. Pro Wochenende sind dies etwa 45 resp. 90 Personen.

Verlustzeiten

Fahrzeitverlust im öffentlichen Verkehr

In den Spitzenstunden am Morgen, Mittag und Abend treten sowohl Geschwindigkeits- als auch Fahrzeitverluste auf der Gotthardstrasse auf. Bei einer Überlastung der A2 zwischen Flüelen, Stans und Luzern, beispielsweise bei Ferien-Rückreiseverkehr, Baustellen oder bei einer Sperrung der Axenstrasse, sind auch der Tellbus und der Winkelriedbus beeinträchtigt.

Realisierung Kantonsbahnhof und Buskonzept 2022

Die heutige Situation wird sich mit dem 2021 eröffneten Kantonsbahnhof Altdorf und dem Buskonzept 2022 verändern. Aktuell befindet sich der Bahnhof Altdorf im Umbau. Er wird bis Ende 2021 für den Halt von Fernverkehrszügen optimiert. Künftig werden dort zweistündlich auch Intercityzüge zwischen Lugano/Mailand und Zürich/Basel (NEAT-Züge) halten können. Dies erfordert mit dem Fahrplanwechsel ab Dezember 2021 die Ausrichtung des Busnetzes auf diesen Kantonsbahnhof als neuer Dreh- und Angelpunkt. Mit den zukünftigen Linien entsteht ein 15'-Minuten-Takt zwischen Altdorf, Kollegium und Altdorf, Telldenkmal und Bahnhof Altdorf. Nach Inbetriebnahme der WOV werden weitere Verbesserungen im ÖV-Netz möglich, insbesondere eine bessere Erschliessung des ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf sowie des ESP Urner Talboden. Dies wird vor allem durch schnelle Verstärkerlinien bewerkstelligt, die während den Spitzenzeiten direkt auf dem Korridor Bahnhof Altdorf – Schächen – WOV – Schattdorf Adlergarten – Schattdorf Rossgiessen verkehren sollen.

Voraussichtliche Veränderungen der öV-Güteklassen

Ab 2022 wird auch der Bahnhof Altdorf eine Güteklasse B aufweisen, was der Erschliessung des ESP Urner Talboden dient (vgl. Abbildung 34). Eine Verbesserung ist zudem für das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf geplant, das künftig in Klasse C sein wird (statt wie heute in Güteklasse D).

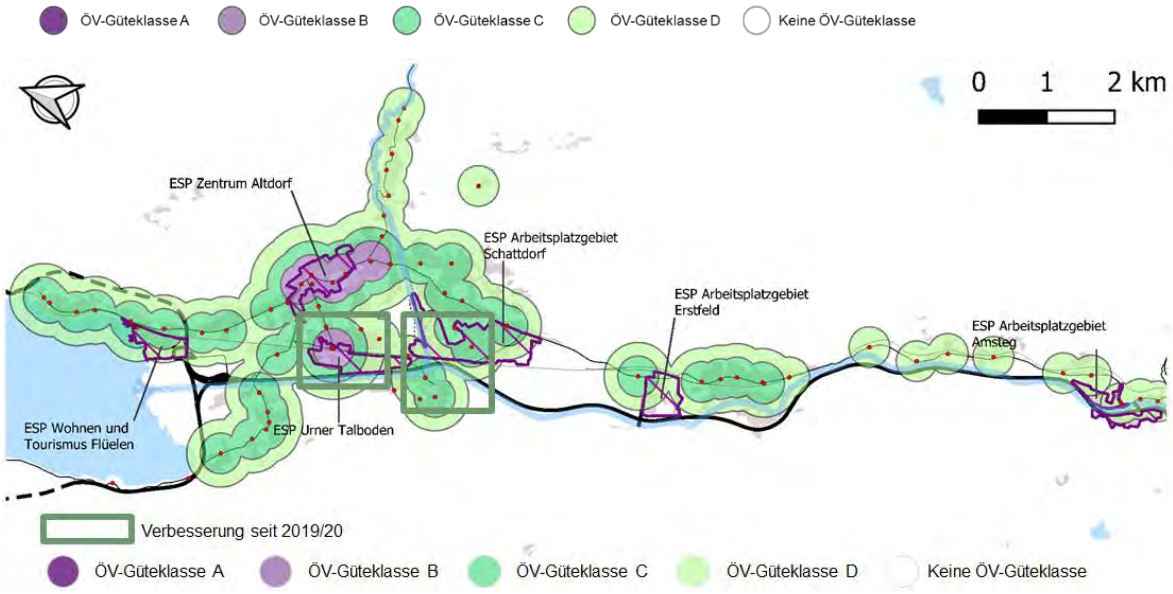


Abbildung 34 ÖV-Güteklassen 2022 (Daten aus einer Abschätzung im Jahr 2016) und Verbesserungen gegenüber 2019/20

5.4.3 Fussverkehr

Das Fusswegnetz in der Agglomeration wurde im Jahr 2020 im Rahmen der Erarbeitung des AP 4G erstmals agglomerationsweit systematisch betrachtet. An einer «Dialogplattform» im Januar 2020 fand ein erster Austausch zwischen Gemeinden und Kanton zum Thema statt.

Im Rahmen von Gemeindegesprächen zwischen Kanton und Gemeinden wurden anschliessend die Schwachstellen in den kommunalen Fusswegnetzen thematisiert und aufgenommen. Nachstehende Abbildung zeigt die durch die Gemeinden identifizierten Schwachstellen auf dem Fusswegnetz, noch ohne Priorisierung oder Gewichtung der einzelnen Konfliktpunkte, -strecken, -zonen oder Netzlücken.

Insgesamt wurden 61 Schwachstellen im Fusswegnetz der Agglomeration identifiziert, wobei 20 als nicht agglomerationsrelevant eingestuft wurden. Bei zwei Schwachstellen besteht bereits eine Alternative und die Behebung der Schwachstelle bei der Personenunterführung am Bahnhof Altdorf ist bereits in Umsetzung. Die restlichen 38 Schwachstellen werden im AP 4G sowie in den folgenden Generationen behoben. Im AP 4G wurde ein eigenes Massnahmenpaket zur Behebung dieser Schwachstellen geschnürt. Die Tabelle im Anhang A2 zeigt, welche Schwachstelle wie gelöst werden soll.

Abbildung 35 Schwachstellen im Fusswegnetz 2020 (Quelle: Analysebericht Ecoplan)

5.4.4 Veloverkehr

Topografie

Gute Eignung der Agglomeration für Fuss- und Veloverkehr

Die Distanzen zwischen den Siedlungsgebieten der verschiedenen Gemeinden sind im Allgemeinen kurz und der Talboden zeichnet sich durch eine – bis auf wenige Ausnahmen – flache Topografie aus, so dass er sich für den Veloverkehr eignet. Trotz dieser guten Ausgangslage ist heute der Anteil des Veloverkehrs eher gering, was verschiedene Ursachen hat: Einerseits bestehen auf vielen Wunschlinien noch zu viele Netzlücken. Andererseits mangelt es an Veloabstellplätzen an den wichtigen Zielorten und zentralen Umsteigepunkten. Zudem müssen sich auf der vielbefahrenen Gotthardstrasse der Fuss- und Veloverkehr, MIV und ÖV den gleichen, teilweise engen Strassenraum teilen. Dies äussert sich zwar nicht direkt in einer erhöhten Unfallzahl, die Sicherheit wird aber subjektiv als mangelhaft wahrgenommen.

Radwegnetz

Das Radwegnetz im Kanton Uri besteht aus insgesamt sechs kantonalen Radwegen. Diese erstrecken sich über eine Gesamtlänge von 6.7 km und sind allesamt als separate Rad-/Fusswege ausgestaltet. Daneben verfügen einige Kantonsstrassenabschnitte über separate Radstreifen oder sie sind als Kernfahrbahnen gestaltet. Im Rahmen des rGVK Urner Unterland wurde auf Basis des kantonalen Radwegkonzepts ein System aus insgesamt 19 kantonalen Radwegen (Haupt- und Nebenrouten) entworfen. Abbildung 36 zeigt die aktuell bestehenden und im Rahmen des AP 3G bereits erkannten Netzlücken und Schwachstellen im Radwegnetz.

Netzlücken und Schwachstellen

Die grossen Netzlücken wurden zwischen dem Bahnhof Altdorf und der Gemeinde Attinghausen, zwischen Bahnhof Altdorf und Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, Schattdorf Dorf und Altdorf sowie zwischen Bürglen und Schattdorf identifiziert. Im kantonalen Verkehrsplan sowie im regionalen Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland (basierend auf dem Radwegkonzept) wurden diese Schwachstellen aufgenommen und Lösungen zu deren Behebung aufgezeigt. Der Urner Landrat hat am 20. Mai 2020 dem Kreditantrag des Regierungsrats über 7.7 Mio. CHF für die Umsetzung der ersten Etappe des Radwegkonzepts zugestimmt. Auch das Urner Stimmvolk hat dem Verpflichtungskredit zur Umsetzung des Radwegkonzepts Ende September 2020 zugestimmt. Durch Umsetzung des kantonalen Radverkehrskonzepts (grösstenteils A-Massnahmen aus dem AP 3G) werden die grössten Schwachstellen im kantonalen Radwegnetz in den nächsten Jahren aktiv angegangen. Dazu zählt auch die Verbesserung der ungenügenden Veloabstellanlagen.

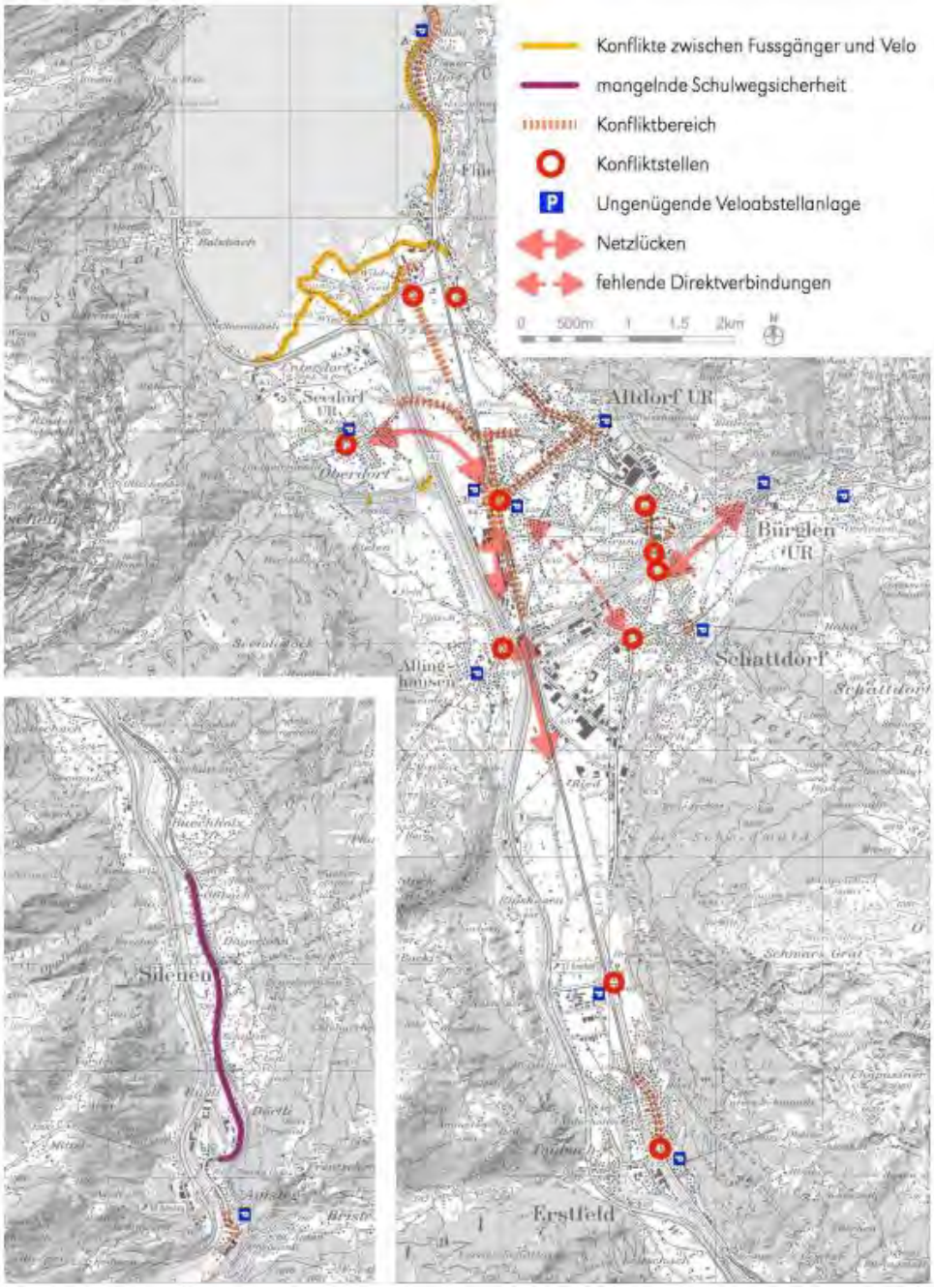


Abbildung 36 Schwachstellen und Netzlücken im Radwegnetz (Stand 2016)

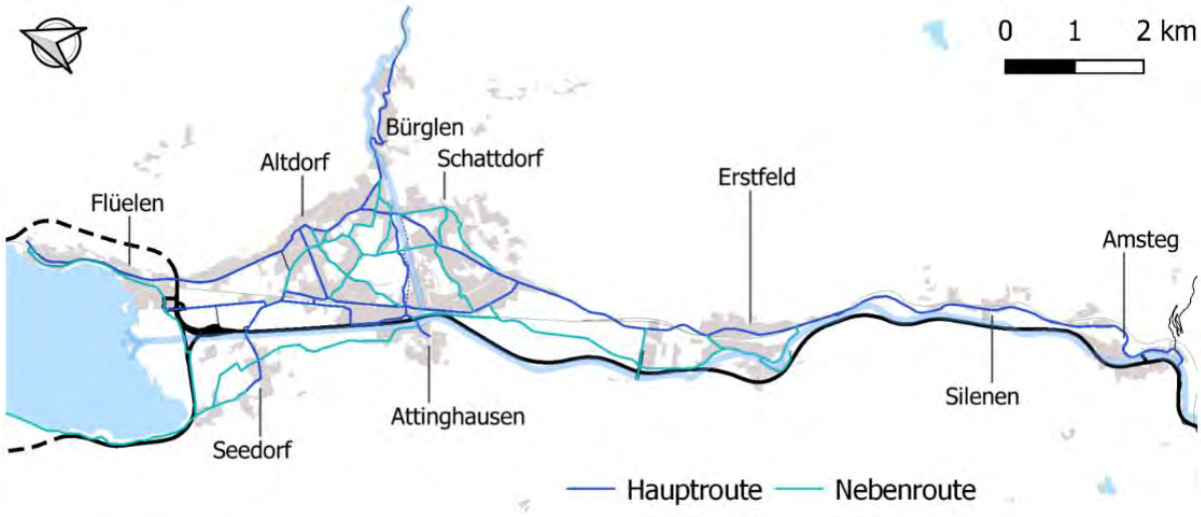


Abbildung 37 Geplante kantonale Hauptrouten und Nebenrouten

Weitere Massnahmen AP 3G

Mit den bereits geplanten oder in Umsetzung befindlichen Massnahmen des AP 3G werden die Dorfkerne Schattdorf und Altdorf vom in den Spitzenstunden vom MIV entlastet. Durch diese Entlastung der Kantonsstrassen vom MIV werden diese für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver.

Öffentliche Ladestationen für E-Bikes

Öffentliche Ladestationen für E-Bikes wurden im Laufe des Jahres 2020 unter dem Label «E-Bike-Land Uri» ausgebaut, wobei sich das Angebot vorwiegend an Mountainbikes richtet. Einige der 32 einheitlichen Ladestationen befinden sich aber im Urner Talboden, namentlich in Seedorf (Seerestaurant), Altdorf (EWA, Gemeindehaus, Moosbad, Winkel), Schattdorf (Gotthard Raststätte Fahrtrichtung Nord), Attinghausen (Sportplatz), Erstfeld (Velo Infanger, Gemeindehaus) und Bürglen (Raiffeisen).

5.4.5 Mobilitätsmanagement und intermodale Angebote

Mobilitätsmanagement

Kein übergeordnetes Mobilitätsmanagement, aber Einzelmassnahmen

Kanton und Gemeinden haben in den vergangenen Jahren verschiedene Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage sowie des Mobilitätsverhaltens umgesetzt oder eingeleitet. Ein integriertes übergeordnetes Mobilitätsmanagement, das die verschiedenen Einzelmassnahmen in der Agglomeration bündelt und aufeinander abstimmt, gibt es derzeit nicht. Trotzdem funktionieren u.a. die folgenden Massnahmen sehr gut:

— Die kantonale Verwaltung und kantonsnahe Betriebe fördern die Nutzung von **Car-Sharing** Angeboten.

— Seit dem Jahr 2013 verkehrt am Samstag der „**Citybus Altdorf**“ auf einem Rundkurs im Dreieck Lehnplatz – Bahnhof Altdorf – Kollegium. Der Bus fährt dabei im Halbstundentakt auch durch Quartiere, die ansonsten nicht direkt an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Idee des Midi-Busses (Kapazität von 12 Personen) ist, das Dorfzentrum von Altdorf vom Einkaufsverkehr zu entlasten. Ein Grossteil der Kosten wird freiwillig von Sponsoren aus dem Altdorfer Gewerbe und dem Kanton übernommen.

— Die Gemeinden Altdorf, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf verfügen über eigene Regelungen zur **Parkplatzbewirtschaftung**. Auch der Kanton bewirtschaftet die kantonseigenen Parkplätze.

Intermodale Angebote

Intermodale Infrastrukturen und Angebote

Mobilitätshubs oder intermodale Verkehrsdrehscheiben erlauben das einfache Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und Verkehrsarten. Für solche Mobilitätshubs braucht es geeignete Infrastrukturen und Angebote, welche dies ermöglichen. Dazu zählen:

— Einfaches Umsteigen vom Bus auf die Bahn (und umgekehrt)

— Einfacher und hindernisfreier Zugang mit dem Fuss- und Veloverkehr

— Genügend qualitativ überzeugende Veloabstellanlagen

— Temporäre und feste PW-Abstellplätze (Park & Rail, Kiss & Ride, Taxi-Halteplätze etc.)

— Lademöglichkeiten für E-Bikes oder E-Mobile

— Sharing-Angebote (Auto, Velo, E-Scooter etc.)

— mobile Mobilitäts-Apps, die zum Funktionieren eines solchen Hubs beitragen.

Mit Stand im Juli 2020 gibt es vor allem an den Bahnhöfen Altdorf (SBB Park & Rail, Veloabstellanlagen, Umsteigen Bus-Bahn), Flüelen (SBB Park & Rail, Umsteigen Bus-Bahn) sowie Erstfeld (SBB Park & Rail, Umsteigen Bus/Postauto-Bahn) intermodale Angebote.

Zukünftiger Kantonsbahnhof Altdorf

Der Bahnhof Altdorf wird derzeit zum “Kantonsbahnhof” umgebaut und als multimodale Drehscheibe aufgewertet (vgl. Massnahmen IM3.1 und IM 3.2 im AP 3G). Unter anderem entstehen zwei Bushöfe (West & Ost), Abstellplätze für Velos, Mofas und Mobility inklusive einer direkten und sicheren

Fusswegverbindung sowie neben Kiss & Ride-Platz und Park & Ride-Angeboten auch eine Ladestation für Elektroautos.

Aktuelle Car-Sharing-Standorte

Die kantonale Verwaltung, kantonsnahe Betriebe, sowie Gemeinden, wie z. B. Erstfeld fördern die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten. In drei Gemeinden der Agglomeration gibt es aktuell Car-Sharing-Standorte von Mobility[12]:

— drei in Altdorf (Kantonale Verwaltung, Winkel, Kantonsspital Uri)

— einer in Erstfeld (Bahnhof)

— einer in Schattdorf (Adlergarten)

Weiter bietet die Gemeinde Erstfeld in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen Sponti-Car ein Elektrofahrzeug zur Miete an. Dafür ist eines der vier Parkfelder mit modernen Ladestationen auf dem Gemeindeparkplatz Erstfeld den vollelektrischen Wagen des Unternehmens reserviert. Dieser steht der Bevölkerung zur Verfügung und kann per App gebucht und benutzt werden.

[12] Vgl. Mobility (2020), Online im Internet https://www.mobility.ch/de/return/standorte/, Abgerufen am 30.7.2020

5.4.6 Unfälle

Unfälle im Agglomerationsperimeter

In der Agglomeration Unteres Reusstal geschehen relativ wenige Strassenverkehrsunfälle. Mit rund 1.2 Verunfallten pro 1'000 Personen (Definition gemäss MOCA-Indikatoren: Einwohner und 50% der Beschäftigten) steht die Agglomeration im Vergleich zu den übrigen kleinen Agglomerationen im Jahr 2017 gut da. Seit 2014 hat sich der Wert kaum verändert. Die folgende Abbildung zeigt die Unfallrate der Agglomeration im Vergleich zu anderen kleinen Agglomerationen.

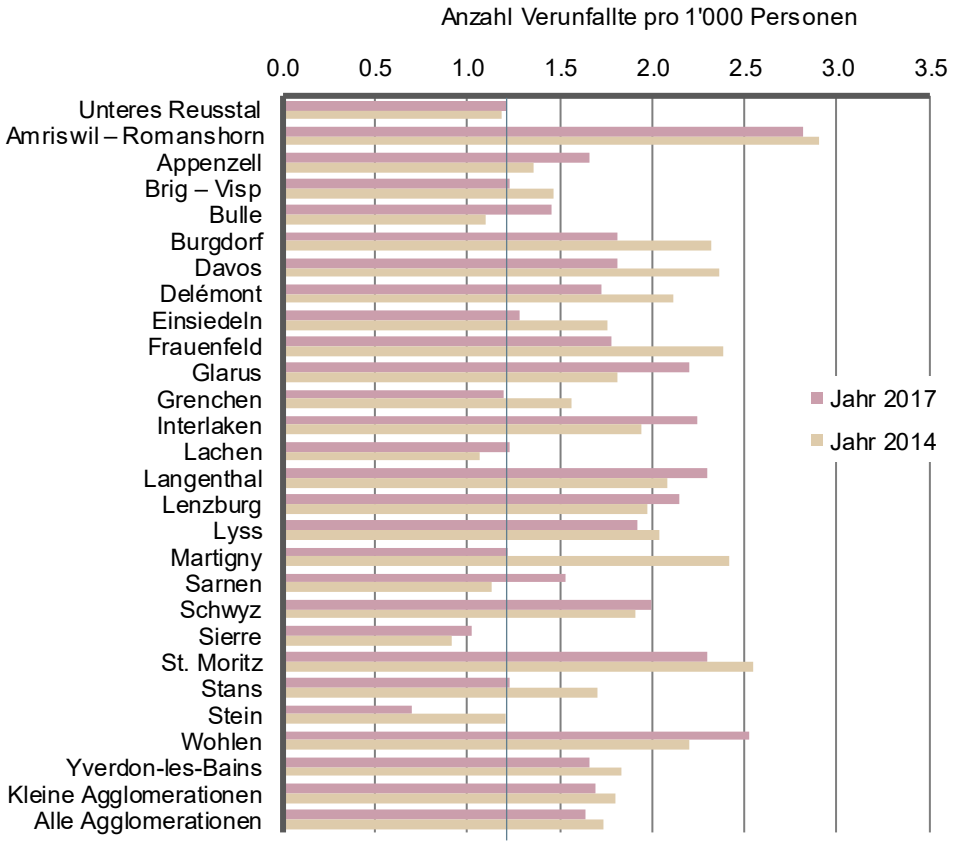


Abbildung 38 MOCA-Indikator 2: Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (Einwohner und 50% der Beschäftigten, ausserhalb Nationalstrassennetz) 2014 und 2017

Unfälle im Fuss- und Veloverkehr

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 wurden gesamthaft 138 Unfälle mit Beteiligung des Fussverkehrs oder von Velos (ohne Unfälle auf Nationalstrassen) in der Agglomeration erfasst. Auf den Fussverkehr beschränkt ergaben sich 49 Ereignisse. Die meisten Unfälle ereigneten sich während den Morgen- beziehungsweise Abendstunden (Dämmerung) sowie über die Mittagszeit.

Subjektives Sicherheitsempfinden

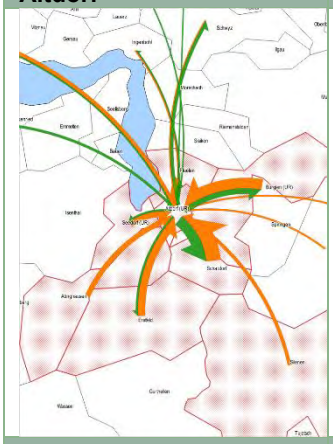
Teilweise hohes Verkehrsaufkommen, enge Kurvenradien und geringe Sichtweiten erschweren die sichere Querung für Fussgängerinnen in den Dorfzentren (insb. Senioren, Schüler) und beeinträchtigen auch das subjektive Sicherheitsempfinden.

5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten

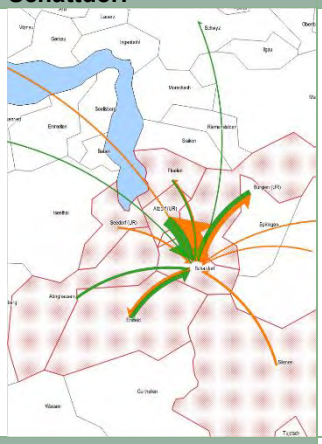
Pendlerbeziehungen

Die Hauptursachen für die teilweisen hohen Verkehrsbelastungen auf dem untergeordneten Netz gem. Kapitel 5.4.1 sind die vorhandenen Wohnort-Arbeitsort-Beziehungen sowie der Einkaufsverkehr. Abbildung 39 zeigt die Pendlerbeziehungen zwischen den Agglomerationsgemeinden sowie die Aussenbeziehungen im Jahr 2014. Die stärksten Beziehungen bestanden zwischen Schattdorf und Altdorf, Bürglen und Altdorf sowie Erstfeld und Altdorf. Ebenfalls intensive Pendlerbeziehungen bestanden zwischen Bürglen und Schattdorf sowie zwischen Erstfeld und Schattdorf. Die stärksten Aussenbeziehungen gehen nach Luzern, Schwyz, Brunnen (Ingenbohl) und Stans.

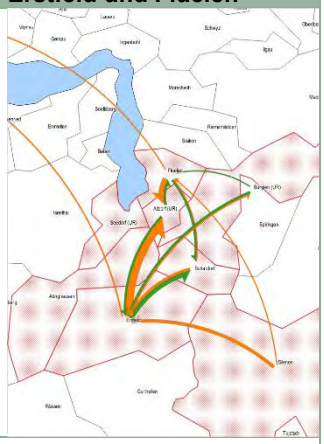
Altdorf



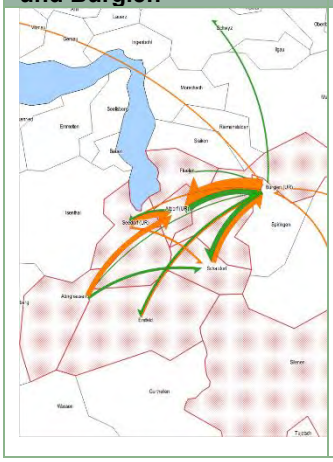
Schattdorf



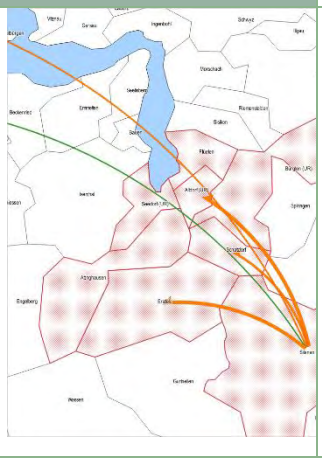
Erstfeld und Flüelen



Seedorf, Attinghausen und Bürglen



Silenen



Ausgewählte Beziehungen (von-nach)

Schwyz-Schattdorf	25
Zürich-Altdorf	30
Luzern-Altdorf	70
Altdorf-Seedorf	95
Altdorf-Stans	125
Altdorf-Schwyz	150
Silenen-Erstfeld	160
Altdorf-Luzern	180
Seedorf-Altdorf	280
Altdorf-Schattdorf	510
Bürglen-Altdorf	520
Schattdorf-Altdorf	720

Abbildung 39 Pendlerbeziehungen der Agglomerationsgemeinden 2014 (Quelle: BFS, 2019; Pendlermatrix, 2014)

Daten zur Verkehrsmittelwahl

Die heutigen Verkehrsangebote und -belastungen haben Einfluss auf den aktuellen Modal Split in der Agglomeration. Mit der neusten Erhebung 2015 im Mikrozensus Mobilität Verkehr (MZMV) konnte für den Kanton Uri und die Agglomeration URT das 90%-Vertrauensintervall von 7.6% (bei der Erhebung 2010) auf 5.7% verkleinert werden. Bei einer Stichprobengrösse von rund 150 befragten Personen im ganzen K anton verbleibt aber für die Agglomeration eine grosse Unsicherheit bezüglich der Aussagkraft.

50 – 62% MIV an Tagesdistanz

Die neuen Zahlen aus dem Mikrozensus 2015 weisen auf einen MIV-Anteil der Einwohner von rund 57.7% an der zurückgelegten Tagesdistanz hin (vgl. Tabelle 3). Rund 28% der Distanzen werden mit dem ÖV und 10% zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Werden nur die Fahrten zur Arbeit ausgewertet, so steigt der Anteil des MIV auf 68% und der Anteil des ÖV und des Fuss-/Veloverkehrs gehen auf 25% resp. 6 % zurück. Die neuen Werte von 2015 weisen also oberflächlich betrachtet zwar auf einen rund 10% tieferen Anteil des MIV für alle Verkehrszwecke hin als noch vor 5 Jahren. Auf der anderen Seite ist der Anteil des MIV für den Verkehrszweck «Arbeit» mit 68% in der Agglomeration sogar höher als im ganzen Kanton Uri (ca. 64%). Der für die Agglomeration ermittelte MIV-Anteil an der Tagesdistanz hängt angesichts der kleinen Stichprobe vermutlich stark von der Auswahl der befragten Personen ab und dürfte irgendwo zwischen 50% und 62% (90%-Konfidenzintervall) liegen.

PW-Besitz steigend

Für einen eher höheren Wert spricht auch die starke Zunahme des Fahrzeugbesitzes im Kanton Uri im Zeitraum 2010-2019. Sowohl die Anzahl Einwohner also auch die Anzahl Personenwagen pro Einwohner haben zugenommen, was multipliziert zu einer hohen Zunahme der Anzahl verkehrender Personenwagen geführt hat.

Basierend auf den verschiedenen vorhandenen Angaben lässt sich auf einen im Vergleich zum ÖV relativ hohen MIV-Anteil schliessen. Da wo schnelle und häufige ÖV-Verbindungen vorhanden sind (z. B. Richtung Zug und Zürich), nimmt die Bedeutung des MIV tendenziell ab.

Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs lässt sich ebenfalls nicht verlässlich abschätzen. Als Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte spielt er heute aber vermutlich noch eine untergeordnete Rolle.

Quelle	Kennzahl	Perimeter	MIV	ÖV	Fuss-/Velo	Übrige*
Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015	Anteil der Tagesdistanz in % (2015, alle Verkehrszwecke)	Agglomeration URT	57.7%	28.4%	10.3%	3.6%
	Anteil der Tagesdistanz in % (2015) für Verkehrszweck «Arbeit»	Agglomeration URT	68.3%	25.3%	6.1%	0.3%
	Anteil der Unterwegszeit in % (2015, ohne Warte- und Umsteigezeit)	Agglomeration URT	33.5%	13.1%	49.7%	3.7%
	Anteil der Etappen in % (2015)	Agglomeration URT	39.2%	10.2%	48.1%	2.5%
	Anteil der Tagesdistanz in % (2015, alle Verkehrszwecke)	Kanton Uri	60.2%	27.6%	9.2%	3.0%
	Anteil der Tagesdistanz in % (2015) für Verkehrszweck «Arbeit»	Kanton Uri	63.8%	31.3%	4.6%	0.2%
	Anteil der Unterwegszeit in % (2015, ohne Warte- und Umsteigezeit)	Kanton Uri	35.4%	14.0%	47.3%	3.2%
	Anteil der Etappen in % (2015)	Kanton Uri	38.1%	11.3%	48.3%	2.4%
	Anteil der Tagesdistanz in % (2015, trimodal)	Schweiz	66%	24.4%	7.6%	1.9%

* Übrige = Taxi, Reisecar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen, Zahnradbahn, fahrzeugähnliche Geräte, Anderes.

Tabelle 3 Vorhandene Anhaltspunkte zur Beurteilung des Modal Split

Vergleich mit anderen kleinen Agglomerationen

Gemäss MOCA-Indikator 1 liegt der MIV-Anteil in der Agglomeration URT im Quervergleich mit kleinen Agglomerationen etwa 10% Punkte tiefer (vgl. Abbildung 40). Mit grosser Wahrscheinlichkeit ist er gemäss den oben dargestellten Ausführungen vermutlich jedoch vergleichbar mit den Werten der übrigen kleinen Agglomerationen.

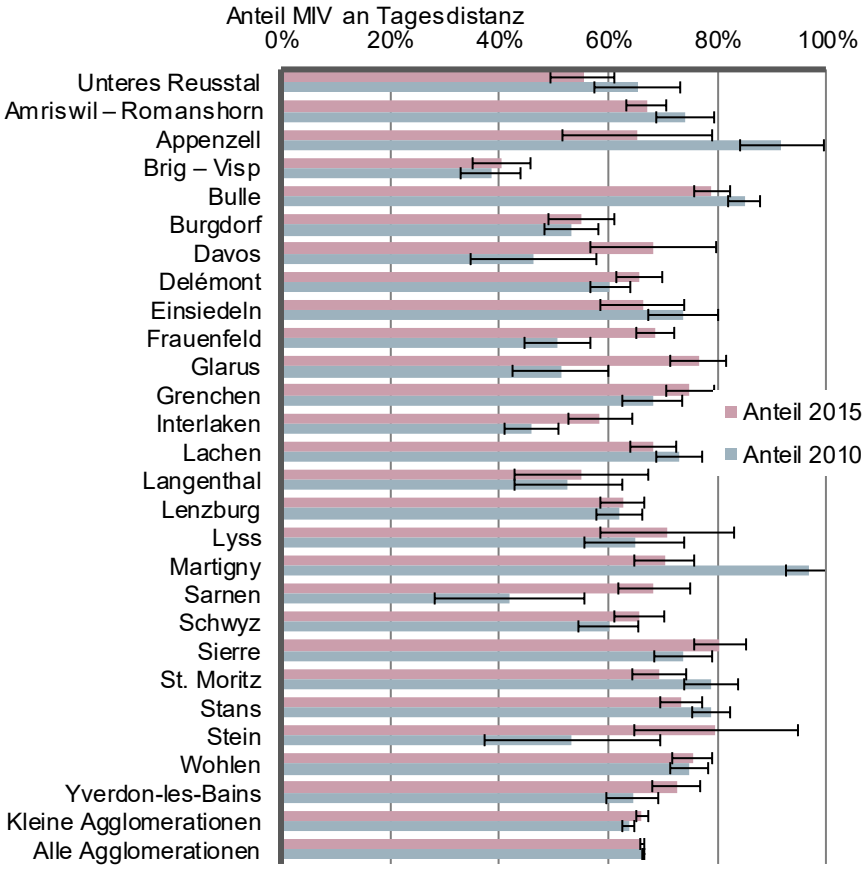


Abbildung 40 MOCA-Indikator 1: Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz 2010 und 2015 (inkl. Angabe zum Vertrauensintervall) (Quelle: ARE 2018)

Zunahme der Elektrofahrzeuge und E-Bikes

In den letzten Jahren erfuhr insbesondere auch die Zahl der Personenwagen mit Elektroantrieb sowie der E-Bikes ein starkes Wachstum, auch wenn die absolute Zahl nach wie vor klein ist. Im Jahr 2019 waren im Kanton Uri erstmals über 50 Elektrofahrzeuge registriert. Die Zahl der E-Bikes mit Nummernschild dürfte seit 2011 um etwa 300-400 Exemplare angewachsen sein.

Trendentwicklung: Fahrzeugzunahme

Der Fahrzeugbesitz dürfte in den nächsten Jahren in der Agglomeration zwar weiter zunehmen, aber weniger schnell als in den vergangenen zehn Jahren. Auch die Zahl der Hybrid- und E-Fahrzeuge und die Nutzung von E-Bikes wird weiter steigen (inkl. dadurch entstehende Unfallrisiken).

5.4.8 Nationale Planungen

Es gibt verschiedene beschlossene nationale Verkehrsvorhaben, die für das Untere Reusstal relevant sind:

— Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bearbeitet im Rahmen des Sachplans Verkehr unter dem Programm zur Fertigstellung der Nationalstrassen zusammen mit den Kantonen Uri und Schwyz derzeit das Projekt «A4 Neue Axenstrasse»[13]. Hauptziele sind die Verbesserung der Sicherheit und Verfügbarkeit der Verbindung sowie die Entlastung von Sisikon vom Durchgangsverkehr. Ein Kapazitätsausbau steht nicht im Vordergrund, aber der Verkehr soll verflüssigt werden. Die Eröffnung der neuen Axenstrasse ist noch nicht fixiert[14]. Das Verkehrsaufkommen am Kreisel Flüelen dürfte sich dadurch erhöhen (siehe weiter unten: langfristige nationale Planung).

— Die Vorbereitungen für den Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels laufen. Der Bau bringt dem Kanton Uri mittelfristig zusätzliche Beschäftigung an den Tunnelportalen und reduziert die Auswirkungen einer temporären, sanierungsbedingten Schliessung der für die Urner Wirtschaft wichtigen Strassenverbindung.

— Die SBB baut den Bahnhof in Altdorf bis Ende 2021 zum neuen Kantonsbahnhof aus. Das Projekt umfasst nebst einer Verlängerung der Perrons von 220 auf 420 Meter eine Anpassung der Zugänge zu den Bahnanlagen, die Verlängerung der Personenunterführung, sowie den Ausbau der vom Kanton Uri geplanten und finanzierten Busbahnhöfen Ost und West. Mit dem Ausbau der Infrastrukturanlagen erhält Altdorf neu InterRegio- sowie InterCity-Halte und damit Anschlüsse ans nationale und internationale Fernverkehrsnetz.

— Im Bereich Wysshus/Altdorf ist ein Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) auf der A2 vorgesehen. Damit kann die schweizerische Hauptstrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets verlegt und eine optimale Entlastung der zentralen Siedlungsgebiete erreicht werden. Das Ausführungsprojekt liegt vor, der Bau verzögert sich jedoch aufgrund der Abhängigkeit mit der WOV, sowie einer beim UVEK pendenten Einsprache.

Daneben gibt es folgende langfristige nationale Planungen:

— Für die zweite Bauetappe der NEAT zeigt der Bund im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene[15], die Linienführung der Bahngleise im Raum Flüelen auf. Mit dem gut 12 km langen Axentunnel kann die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden. Mit der abgeschlossenen Sanierung des bestehenden Axentunnels wurde die Nutzungsdauer der Tunnels um 50 Jahre verlängert (Seegleis bis ca. 2069 und Berggleis bis ca. 2060). Ab dem Axentunnel ist mit «Uri Berg lang» eine unterirdische Verlängerung des Gotthard-Basistunnels um rund 14 km

13 ASTRA (2018), Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse vom 27.06.2018. Objektblatt OB 10.1 Axen (27.06.2018)

14 Ab der Plangenehmigung kann mit zwölf Jahren Umsetzung gerechnet werden.

15 BAV (2015), Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 17.8.2015. Objekt 10.2 Axen/Uri (04.12.2015).

geplant. Dadurch erhöht sich die Kapazität auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel. Der nördliche Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri an die Neubaustrecke erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider. Mit der «Umfahrung Flüelen» soll das Dorf doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie aufgehoben werden. Für den Anschluss von Flüelen ist eine neue Haltestelle an der neuen Strecke im Raum Reider vorgesehen.

— Beim ASTRA ist derzeit auch ein Projekt für die niveaufreie Anbindung der A4 an die Nationalstrasse A2 in Flüelen[16] in Untersuchung. Teil des Projektes sind die Aufhebung des Kreisels in Flüelen (der voraussichtlich an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird) und die Verlegung der Kantonsstrasse K2 ans Bahngleis.[17] Der Kanton Uri hat zusammen mit dem ASTRA eine Vorstudie erarbeitet. Darin werden die Abhängigkeiten aller Massnahmen im Gebiet des Kreisels Flüelen aufgezeigt, die Machbarkeit der Varianten abgeschätzt und die Varianten für die weiteren Bearbeitungsschritte festgelegt. In der aktuellen Bearbeitung des Projekts Kreisel Flüelerstrasse liegt die Führung beim Kanton Uri, welcher das grösste Interesse an einer raschen Verbesserung der Situation hat. Eine genaue Zeitplanung für das Projekt existiert derzeit nicht. Aufgrund des Zusammenhangs des Projekts Kreisel mit dem Bau der NEAT-Zufahrtsstrecke und den dadurch notwendigen Eingriffen an National- und Kantonsstrasse und den damit verbundenen terminlichen Unsicherheiten, wird die aktuelle Situation mit dem Flüeler Kreisel allerdings noch für längere Zeit bestehen bleiben. Gemäss Antwort des Urner Regierungsrat auf eine Interpellation vom 9.2.2021 ist eine Etappierung der Massnahme möglich und auch vorgesehen. Der Endzustand wird voraussichtlich mit der Fertigstellung der neuen Axenstrasse erreicht.

5.5 Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Herausforderungen im Bereich der Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Im Rahmen der Erarbeitung des AP 3G sowie des AP 4G wurden auch in Bezug auf die Zusammenarbeit in der Agglomeration sowie in Bezug auf die verfügbaren Datengrundlagen Herausforderungen erkannt. So wurde etwa festgestellt, dass Bedarf nach einer engeren Zusammenarbeit und einen regelmässigen Austausch zwischen den Gemeinden untereinander sowie zwischen den Gemeinden und dem Kanton besteht. Ebenfalls wurde erkannt, dass für die weitere Planung, Umsetzung und Überprüfung der Agglomerationsprogramme verlässliche Datengrundlagen benötigt werden, die heute teilweise nicht vorliegen. Insbesondere zum Modal-Split fehlen statistisch robuste Zahlen. Im Agglomerationsprogramm werden aus diesem Grund wie bereits in der 3. Generation Ziele, Strategien und Massnahmen zur Zusammenarbeit und den Datengrundlagen formuliert.

16 Derzeit wird der Anschluss der A4 zwischen Flüelertunnel und Autobahnanschluss A2 über einen Kreisel (mit Anschluss an die Kantonsstrasse K2) sowie eine Unterführung der SBB-Stammlinie sichergestellt.

17 Das Projekt ist von verschiedenen anderen Projekten abhängig, beispielsweise dem Autobahn-Halbanschluss in Altdorf, dem Kantonsbahnhof Altdorf sowie der neuen NEAT-Linienführung.

5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse

Der nachfolgende Abschnitt fasst die wesentlichen Aussagen der Situations- und Trendanalyse anhand von Stärken und Schwächen zusammen.

Siedlung

	Schwächen	Stärken
Innenentwicklung und Verdichtung	— Grössere unbebaute Reserven in einzelnen Gemeinden vorhanden, bewirken fehlenden Druck für Innenentwicklung (im Bestand oder im weitgehend überbauten Gebiet) — Grosse Reserven verhindern kompakte Siedlungsentwicklung — Nur teilweise vorhandene Sensibilisierung und Know-How für Innenentwicklung und Verdichtung	— Verbesserung der Bauzonenauslastung seit 2016 in allen Gemeinden. Aufgrund der Bestimmungen im kantonalen Richtplan weiterer Rückgang der Bauzonenreserven und damit eine Verbesserung der Auslastung zu erwarten.
Abstimmung Siedlung und Verkehr	— Dezentrale Ansiedlung von verkehrsintensiven Einrichtungen und weiteren bedeutenden Verkehrserzeugern entlang der Gotthardstrasse. Führen zu hohem Verkehrsaufkommen auf Gotthard- und Flüelerstrasse — Grosse Arbeitszonen mit Industrie, die durch Wohn- und Mischgebiete sowie Ortszentren erschlossen sind führen zu hohem Anteil des Güterverkehrs in diesen Gebieten — Teilweise grössere Reserven mit ÖV-Güteklasse D und schlechter vorhanden (z. B. Werkmatt und Amsteg)	— Genügend grosse Bauzonenreserven an guten Wohnlagen und mit guter ÖV-Erschliessung, insbesondere im Agglomerationskern — Verschiedene Gebiete mit geringer Ausnützung oder tiefer Zonierung an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen vorhanden – stellen mögliches Verdichtungspotenzial dar — Verbesserung der Belastung durch Güterverkehr aufgrund Eröffnung WOV und Halbanschluss erwartet — Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch Buskonzept zu erwarten — Aufgrund Bestimmungen des kantonalen Richtplans zu verkehrsintensiven Einrichtungen Verbesserung erwartet
Siedlungsqualität, siedlungsinterne Freiräume und Grünräume	— Landwirtschaftlich genutzte Grünflächen im Siedlungsgebiet sind nicht für Bevölkerung zugänglich oder undurchlässig — Freiräume im Siedlungsgebiet sind oft versiegelt — Strassenverkehrsaufkommen belastet Siedlungsgebiet und Wohnquartiere, auch in ISOS Gebieten	— Meist intakte Ortsbilder in Dorfkernen, zahlreiche Ortsbilder im ISOS — Landwirtschaftlich genutzte Grünflächen im Siedlungsgebiet mit positivem Effekt auf Siedlungsqualität und Siedlungsklima — Deutliche Verbesserung der Siedlungsqualität aufgrund Eröffnung WOV und Halbanschluss und Reduktion Durchgangsverkehr erwartet
Siedlungsränder und Siedlungsökologie	— Übergang von der Landschaft zum Siedlungsgebiet oft abrupt und wenig attraktiv gestaltet — Fehlende ökologische Vernetzungen im Hauptsiedlungsgebiet — Innerhalb der intensiv genutzten Siedlungsgebiete wenig ökologisch wertvolle Grünräume	— Beitrag zu klaren Siedlungsrändern durch Bezeichnung der Siedlungsbegrenzungslinien im kantonalem Richtplan — Attraktive Natursteinmauern und Lesesteinwälle, teilweise jedoch in schlechtem Zustand

	Schwächen	Stärken
Zentrumsfunktionen	— Lücken in der Grundversorgung mit Konsumgütern und Dienstleistungen in Dorfzentren — Detailhandel wandert aus den Zentren ab	— Verdichtungspotenzial in Zentren und attraktive Ortskerne

Landschaft

	Schwächen	Stärken
Natur- und Landschaftsschutz, Vernetzung für Natur und Mensch	— Teilweise fehlender Schutz von ökologisch und landschaftlich wertvollen Gebieten — Rückgang von naturnahen Gehölzstrukturen — Vernetzung der Lebensräume für Natur und Mensch oft nur bedingt gewährleistet, aufgrund Zerschneidung durch Infrastruktur (insbesondere Nationalstrasse, Bahnlinie)	— Attraktive, abwechslungsreiche Landschaft mit Lebensräumen von nationaler Bedeutung (z. B. Reussdelta, Bodenwald) und reich strukturierten Landschaftskammern (z. B. Buchholz-Ledi) — Schutz der wichtigsten ökologisch wertvollen Gebiete vorhanden (Reussdelta, Schächenwald)
Fruchtfolgeflächen und Landwirtschaft	— Landwirtschaftlich genutzte Grünflächen im Siedlungsgebiet nicht für Bevölkerung zugänglich oder undurchlässig — Starke Zerschneidung der Landwirtschaftsgebiete durch Infrastrukturen und Reuss	— Attraktives Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft
Naherholung	— Schächenwald als zentrales und potenziell attraktives Naherholungsgebiet nicht zugänglich für Bevölkerung — Teilweise Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen im Talboden, u. a. Naherholung und Naturschutz, aber auch zwischen Landwirtschaft und Siedlung, etc. — Gebietsweise hohe Lärmbelastung durch Nationalstrasse für Naherholungsgebiete und Landschaft	— Attraktive Naherholungslandschaft am See, im Grüngürtel, an den Bergflanken — Gut erreichbare Naherholungsgebiete (Naturschutzgebiet Reussdelta, Eggberge, Haldi, Brüsti usw.) mit gut ausgebautem Wanderwegnetz

Verkehr

	Schwächen	Stärken
Gesamtverkehr	— Fahrzeitverluste in Stosszeiten auf Gotthardstrasse zwischen Kreisel Flüelen und Schattdorf — Lärmbelastung durch Verkehr in den Ortszentren und rund um die Eisenbahn-Strecken vermindert die Aufenthalts- und Wohnqualität — Hohe Luftbelastung nahe an viel befahrenen Strassen birgt gesundheitliche Risiken — Geringere ÖV-Erschliessung der ländlichen Gebiete im Vergleich zum Agglomerationszentrum aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit — Individuelle Mobilitätsbedürfnisse erhöhen die Anforderungen an das Verkehrsangebot (Flexibilität, Kursdichte, Vielfalt, Gefässgrösse)	— Grundsätzlich gute Erschliessung mit MIV und ÖV
Modal Split	— Hoher MIV-Anteil im Vergleich zum ÖV bei Innenbeziehungen. — Statistisch gesicherte Grundlagen zu Modal Split fehlen weitgehend — Fehlende Sensibilisierung zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement	— Gute Akzeptanz der schnellen ÖV-Angebote bei Reisen zu Städten ausserhalb der Agglomeration (z. B. nach Luzern, Zürich, Zug sowie nach Bellinzona, Locarno und Lugano in Richtung Süden) — Mikrozensus weist darauf hin, dass MIV-Anteil in den letzten Jahren gesunken sein könnte.
Fussverkehr	— Verschiedene Schwachstellen im Fussverkehr — Fehlende kommunale Planung von Fusswegnetzen innerhalb des Siedlungsgebiets, kaum behörden- oder eigentümerverbindliche Sicherung bestehender Fusswege — Attraktivität und Sicherheit leiden unter Verkehrsüberlastung und weiterer Zunahme im MIV	— Kurze Wege im Hauptsiedlungsgebiet und meist flache Topografie
Veloverkehr	— Fehlende schnelle und sichere Verbindungen für Veloverkehr zwischen Seedorf und Altdorf (Bahnhof), Schattdorf und Altdorf sowie in Silenen (Schulweg) — Nicht genügend Abstellplätze für Velos in Dorfzentren und wichtigen Zielen — Attraktivität und Sicherheit leiden unter Verkehrsüberlastung und weiterer Zunahme im MIV	— Flache Topografie (wenige Ausnahmen) und kurze Wege im Hauptsiedlungsgebiet — Radwegkredit von Politik und Bevölkerung angenommen, Akzeptanz für Ausbau vorhanden

Öffentlicher Verkehr	— Ausserhalb Korridor Flüelen-Altdorf-Schattdorf nur mittelmässige bis geringe (Bus-) Erschliessung — Bahnhöfe Altdorf (S-Bahn), Erstfeld und Flüelen (Fernverkehrshalte) nur mit mittelmässiger Erschliessung — Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten Erstfeld und Altdorf nicht auf Intermodalität ausgerichtet: Zu wenig Velo- und Autoabstellplätze. — Fahrzeitverluste zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Flüelen aufgrund hoher MIV-Verkehrsaufkommen sowie fehlender räumlicher Trennung zwischen MIV und ÖV — Verkehrszunahme im MIV führt zu mehr Fahrzeitverlusten und allenfalls zu Anschlussbrüchen im öffentlichen Verkehr	— Gute ÖV-Erschliessung zwischen Flüelerstrasse und Kreisel Kollegi — Gute Aussenverbindungen nach Luzern (Tellbus), Stans (Winkelriedbus) und in Richtung Zug / Zürich (IR, S2) — Mit Eröffnung des Kantonsbahnhofs und Umsetzung des Buskonzepts 2022 wird das ÖV-System neu gestaltet und attraktivere Umsteigebeziehungen angeboten — Mit Eröffnung der WOV kann durch die Entlastung der Gotthardstrasse die Zuverlässigkeit der Reiseketten im ÖV verbessert werden.
Motorisierter Individualverkehr	— Nationalstrasse A2 kann für grosse Teile des Binnenverkehrs des Hauptsiedlungsgebiets der Agglomeration heute nicht genutzt werden — Durchgangsverkehr in Dorfzentren führt heute noch zu Konflikten (enger und kurviger Strassenverlauf) der durch Lastwagenverkehr verstärkt wird — Unerwünschte Verkehrszunahme in Dorfzentren durch angestrebte Verdichtung erhöhen Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Unfallgefahr und senken die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort — Parkplatzbewirtschaftung ist nicht flächendeckend und zwischen den Gemeinden nicht abgestimmt	— Gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration sowie nach Luzern, Zug und Zürich — Öffentliche Parkplätze werden grösstenteils bewirtschaftet — Freie Kapazitäten auf Industriestrasse zur Entlastung der Gotthardstrasse — Mit Eröffnung der WOV können wichtige innerörtliche Achsen vom MIV entlastet werden
Attraktive und sichere Strassenräume	— Teilweise hohes Verkehrsaufkommen, enge Kurvenradien und geringe Sichtweiten erschweren die sichere Querung für Fussgängerinnen in den Dorfzentren (insb. Senioren, Schüler) und beeinträchtigen auch das subjektive Sicherheitsempfinden.	— Keine objektiven Unfallschwerpunkte (gemäss VSS-Definition) — Schweizweit vergleichsweise tiefe Unfallrate — Mit Eröffnung der WOV kann durch die Entlastung der Gotthardstrasse die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege und Velorouten generell und insbesondere bei Strassenquerungen verbessert werden.

Zusammenarbeit und Datengrundlagen

	Schwächen	Stärken
Zusammenarbeit und Datengrundlagen	— Bedarf an überkommunaler Zusammenarbeit nimmt aufgrund der Komplexität der Themen und überkommunalen Auswirkungen zu — Wenig «Berührungsoberfläche» der Gemeinden mit Agglomerationsprogramm durch aktuelle Organisation der Trägerschaft (Verantwortung bei Kanton) — Statistisch gesicherte Grundlagen zu Modal Split fehlen weitgehend	— Lancierung der Zusammenarbeit im unteren Reusstal im Rahmen der Erarbeitung des AP 3G sowie Wiederaufnahme in AP 4G — Kurze Wege zwischen den verschiedenen Akteuren — Dialogplattform als wertvolles Instrument, um den themenspezifischen Austausch zu fördern

6. Zukunftsbild und Ziele

Das Zukunftsbild und die Ziele wurden gegenüber dem AP 3G geringfügig weiterentwickelt. Das Zukunftsbild wurde grafisch überarbeitet. Das Zukunftsbild im AP 3G enthielt zum Verkehr nur wenige Aussagen. Im AP 4G werden darum einzelne Aussagen zum Verkehr in Abstimmung mit den Zielen und Teilstrategien sowie in Abstimmung mit den übergeordneten Planungen ergänzt. An den Zielen wurden mehrheitlich redaktionelle Anpassungen und Präzisierungen vorgenommen, die inhaltlichen Aussagen sind mehrheitlich unverändert.

Ziele und räumliche Struktur der Agglomeration 2040

Die Agglomeration URT setzt sich Ziele für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Das Zukunftsbild veranschaulicht diese Ziele im räumlichen Kontext und zeigt, wie die Agglomeration im Jahr 2040 aussehen soll. Dabei werden auch die übergeordneten Planungen und Zielsetzungen (wie z. B. das Raumkonzept Schweiz oder das Raumkonzept Uri gemäss KRP) berücksichtigt.

Kapitelaufbau

Kapitel 6.1 beschreibt zunächst wie die Agglomeration in die nationalen und kantonalen Planungen eingebettet ist. Kapitel 6.2 beschreibt das Zukunftsbild für das Untere Reusstal. Es zeigt auf, wie die erwünschte Struktur von Siedlung, Landschaft und Verkehr in der Agglomeration im Jahr 2040 aussieht. Kapitel 6.3 bis 6.7 beschreiben die auf das Zukunftsbild abgestimmten Ziele für die Entwicklung der Agglomeration.

6.1 Profilierung als eigenständiger Raum

Profilierung als eigenständiger Raum

Die Agglomeration Unteres Reusstal liegt gemäss Raumkonzept Schweiz[18] einerseits im Einflussbereich der Metropolitanregion Zürich und steht andererseits wirtschaftlich wie auch bzgl. Kultur, Bildung und Tourismus in enger Beziehung zur Zentralschweiz und zur Stadt Luzern (Abbildung 41). Richtung Süden bildet die Agglomeration das Eingangstor zum Handlungsraum Gotthard. Die Agglomeration soll sich an dieser Schnittstelle als eigenständiger Raum profilieren.

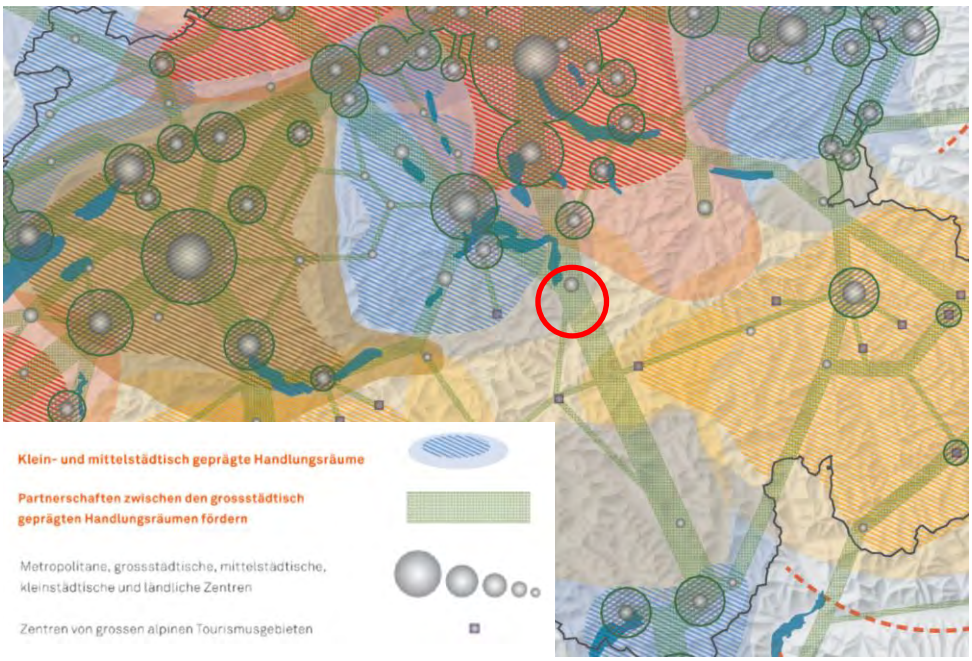


Abbildung 41 Ausschnitt Raumkonzept Schweiz, Karte Strategie 1 (ARE CH, 2012)

Schnittstellenfunktion wahrnehmen

Die Agglomeration liegt an der wichtigsten Nord-Süd-Achsen der Schweiz und will auch in Zukunft eine bedeutende Rolle für die Vernetzung der Landesteile zwischen Zug/Zürich und dem Tessin wahrnehmen. Zudem bildet die Agglomeration mit dem Hauptzentrum Altdorf die zentrale Schnittstelle zwischen dem alpinen Tourismuszentrum Andermatt und den Städten im Norden und Süden der Schweiz.

Raumkonzept Uri gemäss KRP

Der kantonale Richtplan und das Raumkonzept Uri zeigen die generelle Entwicklungsrichtung der Agglomeration auf.

18) Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012). Raumkonzept Schweiz, Überarbeitete Fassung. Bern.

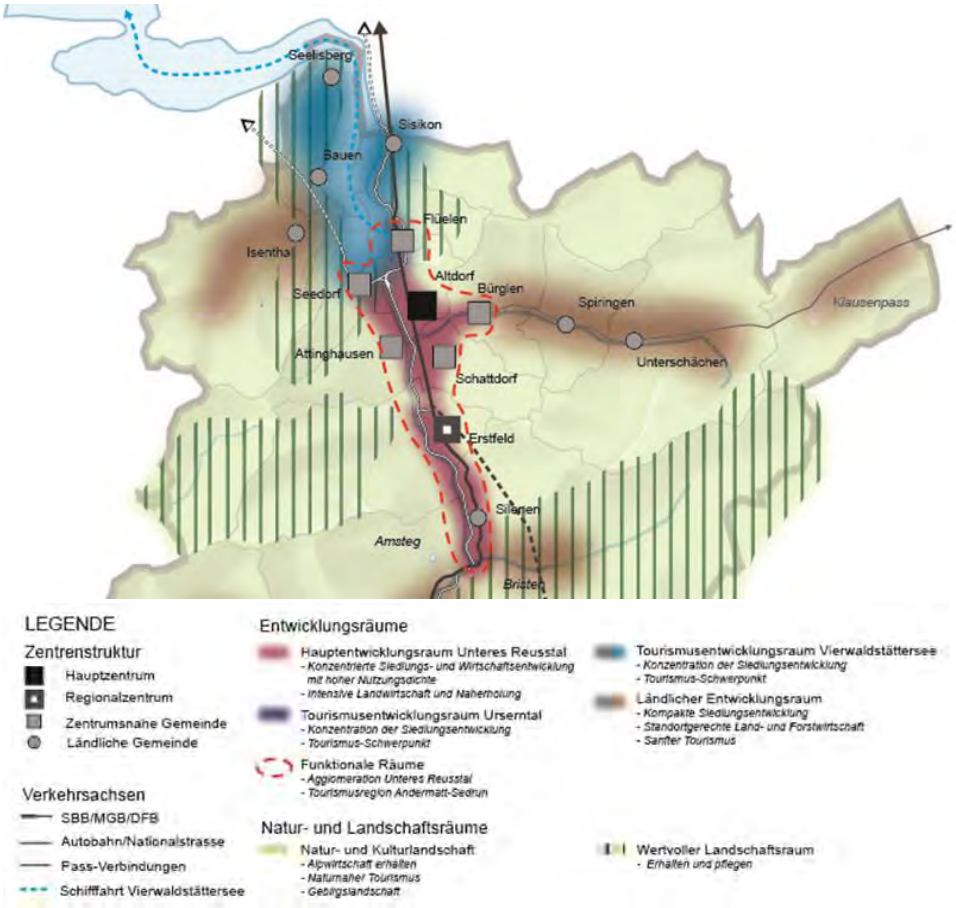


Abbildung 42 Raumkonzept Uri, Stand 2016 (Ausschnitt aus der Synthesekarte) (Kantonaler Richtplan Uri)

Charakterisierung Unteres Reusstal im Raumkonzept Uri

Das untere Reusstal wird im Raumkonzept als funktionaler Raum abgegrenzt und als Hauptentwicklungsraum bezeichnet. Dieser Raum ist durch die grosse, multifunktionale Talebene geprägt und zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit aus. Er bildet das Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons und ist für die Positionierung von Uri im nationalen und internationalen Standortwettbewerb wichtig. Die bestehenden Potenziale für die Weiterentwicklung von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sollen genutzt werden, um Wachstumsimpulse im gesamten Kanton auszulösen. Dabei wird eine vielseitige, räumlich konzentrierte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung mit hoher Nutzungsdichte und hoher Lebensqualität angestrebt. Wertvolle Landschaftsräume sollen erhalten bleiben und Flüelen soll als Tourismusschwerpunkt am Vierwaldstättersee weiterentwickelt werden. Siedlungsentwicklung, Infrastrukturvorhaben, intensive Landwirtschaft und Naherholung werden aufeinander abgestimmt und erfolgen nachhaltig. Die Agglomeration soll als Kernraum mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton weiterentwickelt werden.

6.2 Zukunftsbild

Zukunftsbild zeigt erwünschte Entwicklung

Das Zukunftsbild für die Agglomeration URT zeigt auf, wie die erwünschte zukünftige Struktur von Siedlung, Verkehr und Landschaft aussieht. Es verortet die Entwicklungsziele konkret im Raum und zeigt, wie sich die Agglomeration in Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr im Jahr 2040 präsentieren soll.

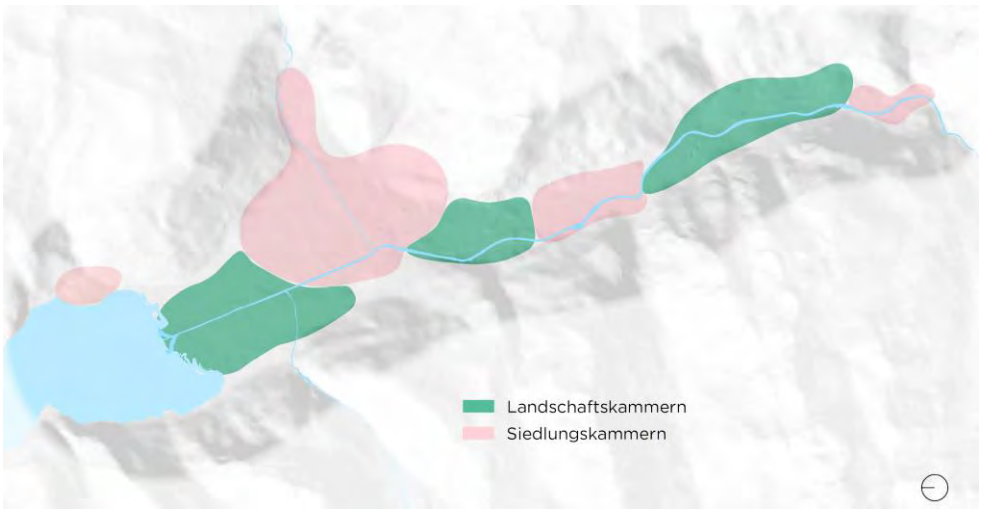


Abbildung 43 Idealisierte Prinzipskizze Landschaftskammern und Siedlungskammern

Auch im Jahr 2040 ist die Agglomeration geprägt vom engen, langgestreckten Raum zwischen steilen Bergflanken und zeichnet sich durch die Abfolge von Landschaftskammern und Siedlungskammern aus (Abbildung 43). Die Siedlung ist in ihren Kernräumen weiterentwickelt und gleichzeitig sind die wertvollen Landschaftsräume erhalten. Durch diese Abwechslung weitgehend unbebauter Landschafts- und Siedlungskammern weist die Agglomeration URT einmalige Qualitäten auf.

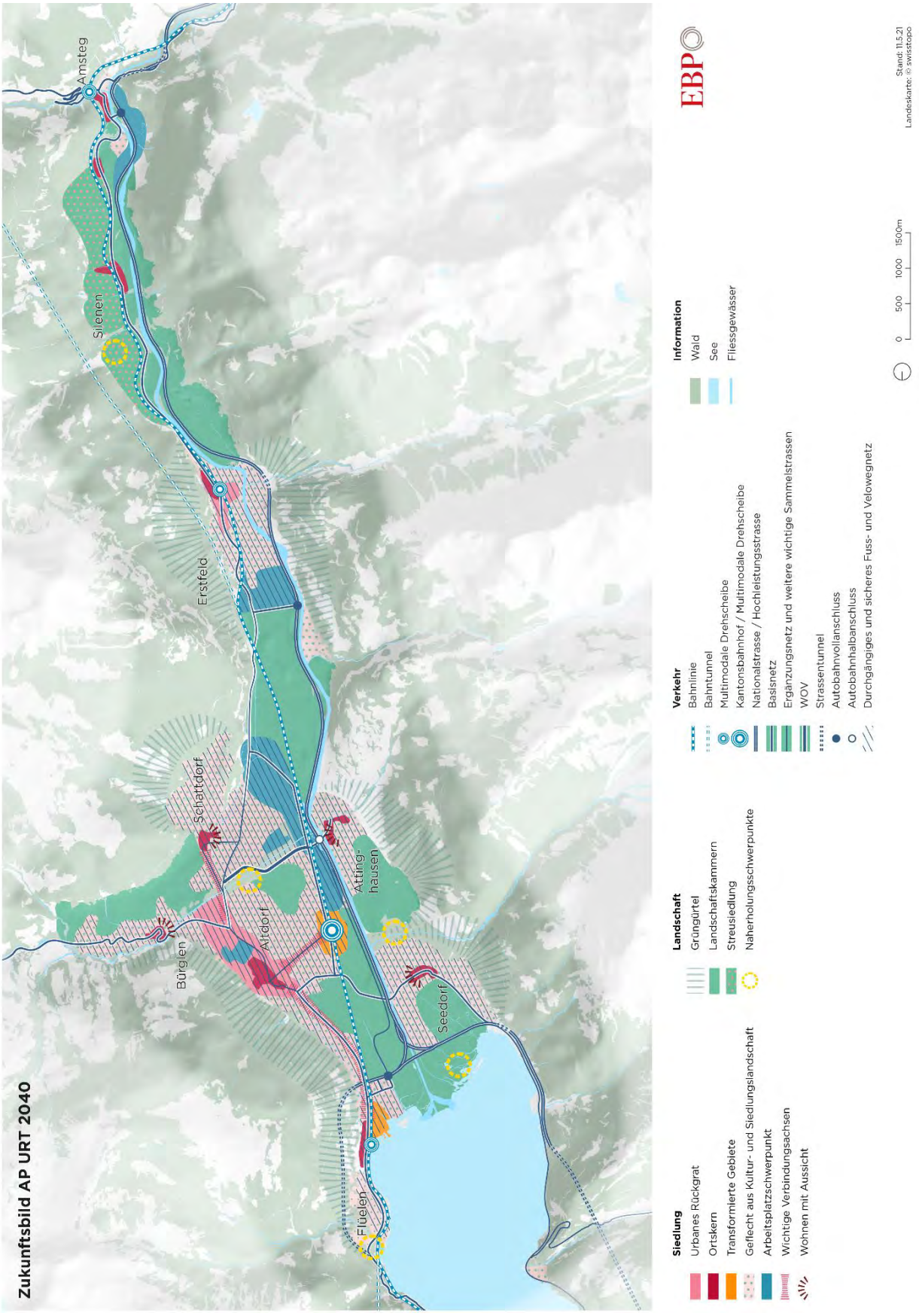


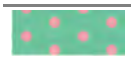
Abbildung 44 Zukunftsbild Agglomeration Unteres Reusstal 2040

Siedlung

Urbanes Rückgrat	Das urbane Rückgrat des nördlichen Agglomerationsteils befindet sich entlang der Gotthardstrasse zwischen Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Hierhin ist ein Grossteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums gelenkt worden. Eine ähnliche Funktion nimmt das urban geprägte Gebiet rund um den Bahnhof Erstfeld für den südlichen Teil der Agglomeration wahr. Eine konsequente, hochwertige Verdichtung in den bestehenden Bauzonen wurde realisiert und damit zusätzlicher qualitätsvoller Lebens- und Wohnraum geschaffen. Das urbane Rückgrat hat seine Versorgungsfunktion bewahrt und verfügt nach wie vor über einen hohen Anteil an Arbeitsnutzungen und öffentlichen Nutzungen wie Spital, Schulen und Verwaltung.
Ortskern	Ergänzt wird das urbane Rückgrat durch die Ortskerne von Flüelen, Seedorf, Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Schattdorf, Erstfeld und Silenen mit Amsteg. Die Ortskerne haben ihren Charakter, die bauliche Identität sowie die lokale Zentrumsfunktion zur Sicherstellung der Grundversorgung erhalten. Sie dienen weiterhin als Begegnungsorte für die lokale Bevölkerung.
Transformiertes Gebiet	In unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen haben sich grössere Gebiete grundlegend verändert. Die neu entstandenen Gebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe des Kantonsbahnhofs sowie des Bahnhofs bzw. der Schiffsanlegestelle Flüelen, die wichtige Umsteigeorte sind. Sie haben sich zu eigenständigen Gebieten entwickelt, die sich durch eine hohe Nutzungsdurchmischung und einen lebhaften Charakter auszeichnen und das bestehende Hauptzentrum von Altdorf ergänzen, aber nicht konkurrenzieren. Das Bild wird durch Neubauten von hoher architektonischer und funktionaler Qualität geprägt. Dazwischen laden attraktive Freiräume zum Verweilen ein.
Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft	Die urbanen Räume und Ortskerne sind mit einem Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft verwoben. Dank einer konsequenten Siedlungsbegrenzung und der Siedlungsentwicklung nach innen hat sich die Siedlung flächenmässig nicht ausgedehnt. Die Grünräume zwischen den Siedlungskörpern werden von der Bevölkerung zur Naherholung genutzt und gleichzeitig landwirtschaftlich bewirtschaftet. Siedlungs- wie Kulturlandschaft leisten in ihrer Ausgestaltung einen Beitrag zur ökologischen Vernetzung und wirken sich positiv auf das Siedlungsklima aus.
Arbeitsplatzschwerpunkt	Die Agglomeration weist vier Arbeitsplatzschwerpunkte auf, in denen sich die industriellen und gewerblichen Nutzungen konzentrieren. Sie sind direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden und verfügen über eine verbesserte ÖV- sowie Fuss- und Velo-Erschliessung. Aufgrund seiner Grösse und des Potenzials hat sich der gemeindeübergreifende Arbeitsplatzschwerpunkt in Altdorf,

	Schattdorf und Bürglen zu einem «Motor» der wirtschaftlichen Entwicklung im unteren Reusstal etabliert. Neben diesen vier gewerblich-industriellen Arbeitsplatzschwerpunkten sind auch im urbanen Rückgrat in Altdorf und Bürglen zahlreiche Arbeitsplätze angesiedelt.
Wichtige Verbindungsachse	Vom urbanen Rückgrat in Altdorf zu den Bahnhöfen Altdorf und Flüelen bestehen wichtige Verbindungsachsen. Entlang dieser Achsen verkehren v. a. Busse und Velos, aber nur wenig MIV. Die Strassenräume sind daher auf Zufussgehende und Velofahrende ausgerichtet und mit den Freiräumen im angrenzenden Siedlungsgebiet attraktiv vernetzt. In verschiedenen Bereichen hat eine bauliche Verdichtung stattgefunden. Daneben besteht zwischen dem Ortskern von Schattdorf und dem Urnertor in Altdorf eine weitere wichtige Verbindungsachse. Sie wird sowohl vom Fuss- und Veloverkehr als auch vom MIV gleichberechtigt genutzt.
Wohnen mit Aussicht	Die Ortskerne von Seedorf, Attinghausen, Schattdorf und Bürglen bieten mit ihren umliegenden Quartieren Wohnraum mit hoher Lebensqualität und Aussicht über die Reussebene.

Landschaft

Grüngürtel	Der Grüngürtel ist die natürliche Grenze zwischen innerem und äusserem Erholungsraum im nördlichen Agglomerationsteil. Er markiert den Übergang des Talbodens zu den Hangkanten und ist oft bewaldet. Der Grüngürtel ist als Natur- und Erholungsraum erlebbar. Die Entwicklungen im Siedlungs- und Verkehrsbereich haben sich ausschliesslich zwischen den Grüngürteln der beiden Hangflanken abgespielt.
Landschaftskammer	Die offenen Landschaftskammern im Talboden sind Landwirtschafts-, Natur und Erholungsräume. Die verschiedenen Nutzungen finden im Einklang miteinander statt. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind erhalten und – mit Ausnahme der bestehenden Bauernhöfe – weitgehend frei von Bauten und Anlagen. Die offenen Landschaftskammern im Talboden wurden nicht weiter überbaut bzw. von Infrastrukturen durchtrennt und konnten teilweise sogar durch den Rückbau dieser freigespielt werden. Durchsetzt mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen tragen die offenen Landschaftskammern zur ökologischen Vernetzung und Biodiversität im Talboden bei.
 Streusiedlung	Die Streusiedlungslandschaft in Silenen zählt zum identitätsstiftenden Bild der Agglomeration. Die flächenmässige Ausdehnung der Siedlungsflächen wurde nicht vergrössert.
Naherholungsschwerpunkt	Die Agglomeration verfügt über mehrere attraktive Naherholungsschwerpunkte. Die wichtigsten sind das Reussdelta, der Bodenwald und der Schächenwald. Sie sind mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr, gut erreichbar. Durch die Umlegung des Waldareals im Schächenwald konnte der ökologische Wert und der Erholungswert des Waldes gesteigert sowie dessen Zerschneidung reduziert werden. Die Naturschutz- und Erholungsansprüche in den Naherholungsschwerpunkten konnten aufeinander abgestimmt werden.

Verkehr

Bahnlinie,Bahntunnel	Die Bahnlinie bindet die Agglomeration effizient an den Metropolitanraum Zürich, an Luzern sowie an das Tessin und den Metropolitanraum Mailand an. *Langfristig (nach 2040, in Karte nicht dargestellt) wird die Realisierung des Tunnels «Berg-lang» mit der Stammlinienumfahrung von Flüelen sowie einer Anbindung an die Stammlinie mit einer Haltestelle im Gebiet Reider in Flüelen verfolgt.*
Multimodale Drehscheibe, Kantonsbahnhof	Der Kantonsbahnhof in Altdorf ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs. Als Halt für Fernverkehrszüge bildet er das Tor nach aussen. Die regionalen Züge und das Bussystem sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Kantonsbahnhof ausgerichtet und ideal aufeinander abgestimmt. In Flüelen (Schiff-Bahn- Bus), Erstfeld (Bahn-Bus) und Amsteg (Bus-Bus für den Anschluss ins Oberland) finden sich weitere multimodale Umsteigepunkte der Agglomeration nach innen und aussen. Alle multimodalen Drehscheiben verfügen über weitere intermodale Angebote und attraktive Versorgungsmöglichkeiten für Reisende.
Nationalstrasse / Hochleistungsstrasse	Die MIV-Anbindung der Agglomeration nach Norden und Süden erfolgt über die Nationalstrasse. Gleichzeitig dient sie zusammen mit der WOV und dank des Halbanschlusses als Umfahrungsstrasse – insbesondere für die Ortskerne von Altdorf, Schattdorf, Erstfeld und Silenen. Die National- und Kantonsstrasse in Flüelen sind entflechtet und der Kreisel Flüelen wurde aufgehoben. Die Kantonsstrasse zwischen Flüelen und Altdorf wurde dabei unter Berücksichtigung der langfristigen Siedlungsentwicklung und einer hohen räumlichen Qualität beibehalten. *Langfristig (nach 2040, nicht in Plan dargestellt) strebt die Agglomeration an, dass die Trennwirkung der talquerenden A2 u.a. nördlich von Seedorf mit geeigneten Massnahmen verringert wird.*
Basisnetz, Ergänzungsnetz und WOV	Die West-Ost-Verbindung (WOV) entlastet das Hauptsiedlungsgebiet der Agglomeration – insbesondere die Ortskerne von Altdorf und Schattdorf – wesentlich vom Durchgangsverkehr. Das Basisnetz und das Ergänzungsnetz stellen die wichtigsten Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen für die Busse sowie den MIV sicher. Der ÖV wird dank verzögerungsfreier Fahrt als zuverlässige, schnelle und bequeme Alternative zum MIV wahrgenommen. Eine klare Netzhierarchie bestimmt die Funktion und Gestaltung der Strassen, was sich positiv auf die Wahrnehmung und auf ein rücksichtsvolles Bewegen innerhalb der Agglomeration auswirkt.
Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz	Die Agglomeration verfügt über ein durchgängiges, attraktives und sicheres Netz für den Velo- und Fussverkehr. Lücken sowie unsichere Stellen im Velo- und Fussverkehrsnetz existieren nicht mehr. Über eine direkte und attraktive Veloverbindung kann mit dem Velo sicher von Amsteg nach Erstfeld gefahren werden.

6.3 Ziele der Siedlungsentwicklung

Für die weitere Entwicklung der Siedlung setzt sich die Agglomeration URT die folgenden Ziele:

— Die Agglomeration besteht aus kompakten, qualitativ hochwertigen Siedlungen.

— Qualitativ hochwertige, vernetzte Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlung sind ein Merkmal der Agglomeration. Sie schaffen eine hohe Wohnqualität, unterstützen ein angenehmes Siedlungsklima und fördern die Biodiversität im Siedlungsgebiet.

— Orts- und Quartierzentren sind gut miteinander vernetzt und ergänzen sich gegenseitig.

— Grössere und dichtere Überbauungen befinden sich an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.

— Überbauungen und ihre Umgebung weisen eine hohe städtebauliche Qualität auf.

— Der öffentliche Raum ist attraktiv und nutzergerecht gestaltet.

— Funktionierende und lebendige Zentren bringen ein differenziertes Angebot an öffentlichen und privaten Nutzungen.

— Die Agglomeration verfügt über attraktive Arbeitsplatzgebiete, die direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind und gut mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.

— Siedlung und offene Kulturlandschaft sind klar getrennt, an den Übergängen aber sorgfältig gestaltet und ökologisch vernetzt.

6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung

Für die weitere Entwicklung der Landschaft setzt sich die Agglomeration Unteres Reusstal die folgenden Ziele:

— Die Agglomeration verfügt sowohl innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsgebiets über vielseitige, ökologisch wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna.

— Ausserhalb der Siedlung ist die Agglomeration geprägt von unverbauten Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebieten mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen.

— Die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen sichert die Grundlage für die produzierende Landwirtschaft. Diese leistet einen wichtigen Beitrag zur Ernährungssicherheit und pflegt die offene Kulturlandschaft.

— Naherholungsgebiete sind gut erreichbar und bieten Raum für eine naturverbundene Naherholung und einen nachhaltigen Tourismus.

6.5 Ziele der Verkehrsentwicklung

Für die weitere Entwicklung des Verkehrs und die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung setzt sich die Agglomeration URT die folgenden Ziele:

- Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet.
- Die Erreichbarkeit in der nach innen entwickelten Agglomeration ist sichergestellt.
- Die umliegenden ländlichen Gebiete erreichen Ziele in der Agglomeration schnell und direkt.
- Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt für kurze Reisezeiten innerhalb der Agglomeration und attraktive Anbindungen an den Fernverkehr.
- Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und sicheren Fusswegnetz durchzogen.
- Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und konfliktarmen Veloverkehrsnetz durchzogen.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.
- Die Bevölkerung und Unternehmen haben ein ausgeprägtes Bewusstsein für ressourcenschonende Mobilität.
- Neue Technologien und die Fortschritte der Digitalisierung werden aktiv genutzt, um den Verkehr möglichst ressourcenschonend und energieeffizient und trotzdem nach den Bedürfnissen der Gesellschaft und Wirtschaft abzuwickeln.

6.6 Zielsetzungen zur Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Für die Zusammenarbeit und die Verfügbarkeit von Datengrundlagen setzt sich die Agglomeration die folgenden Ziele:

— Die funktionierende Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften und Akteuren in der Agglomeration stellt sicher, dass die Planungen zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung gemeindeübergreifend aufeinander abgestimmt sind – insbesondere bei Planungen mit überkommunaler Bedeutung oder Auswirkung.

— Es besteht ein regelmässiger Austausch zwischen den Agglomerationsgemeinden sowie zwischen den Gemeinden und dem Kanton zum Agglomerationsprogramm und der Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen. Der Austausch dient auch dem Wissenserhalt und –transfer und stellt sicher, dass Herausforderungen oder Verzögerungen bei der Umsetzung von Massnahmen frühzeitig erkannt werden und darauf reagiert werden kann.

— Zu aktuellen Themen der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung besteht ein regelmässiger Austausch in Form einer Dialogplattform oder Fachveranstaltungen.

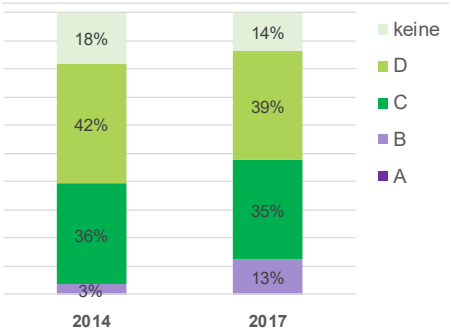
— Um die Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr verfolgen zu können, stehen zuverlässige Grundlagendaten zur Verfügung. Damit können auch die Wirkungen der Massnahmen überprüft werden.

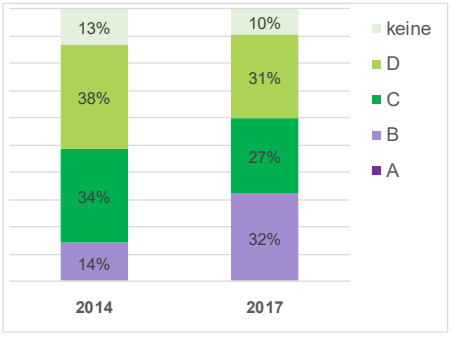
6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren

Die Agglomeration setzt sich die folgenden Ziele für die Entwicklung der Agglomeration gemäss den fünf Indikatoren des Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme (MOCA). Mit Ausnahme des Indikators zum Modal Split, setzt sich die Agglomeration quantitative Ziele.

Modal Split	
Definition	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (Wohnortprinzip)
Entwicklung	2010: 65.3 % 2015: 55.4 %
Ziel AP 4G	Der Anteil der Wegstrecken, die 2040 mit dem MIV absolviert werden, soll im Vergleich zu 2015 reduziert werden.
Begründung	Es wird ein qualitatives Ziel gewählt, da die Datenlage aufgrund der kleinen Stichprobe nicht verlässlich ist. Die Stichprobe kann auf maximal 500 erhöht werden. Eine solche Erhöhung würde aber nicht zu einer wesentlich robusteren Datenlage führen.
Quantitativer Zielwert für Beurteilung Programm Agglomerationsverkehr	*2040: 50 %* *Neben dem qualitativen Ziel, das sich die Agglomeration setzt, muss dem Bund ein quantitativer Wert angegeben werden. Der quantitative Wert dient dem Bund für die gesamtschweizerische Beurteilung des Programms Agglomerationsverkehr.*

Unfälle	
Definition	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
Entwicklung	2014: 1.2 2017: 1.19
Ziel AP 4G	2040: 1.1
Begründung	Die Agglomeration strebt an, dass die Zahl der Unfälle gegenüber dem bereits heute tiefen Wert nochmals reduziert wird. Insbesondere soll dank der ergriffenen Velo- und Fussverkehrsmassnahmen die erwartete Zunahme des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs (bzw. die absolute Zunahme an Fuss- und Veloverkehrsteilnehmenden) ohne Zunahme der Unfälle erfolgen.

Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen	
Definition	Gliederung nach ÖV-Güteklasse A/B/C/D/keine für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
Entwicklung	
Ziel AP 4G (2040)	A: 0 % B: 17 % C: 51 % D: 22 % Keine: 10 %
Begründung	Mit dem Buskonzept 2022 steigt der Anteil der Bevölkerung in ÖV-Güteklasse B und C stark an. Die Agglomeration strebt an, dass sich ab diesem Zeitpunkt 75 % der zusätzlichen Bevölkerung in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C ansiedeln. Basierend auf den Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen des Kantons Uri ergeben sich die entsprechenden Anteile.

Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	
Definition	Gliederung nach ÖV-Güteklasse A/B/C/D/keine für den Zeithorizont des Zukunftsbilds
Entwicklung	
Ziel AP 4G (2040)	A: 0 % B: 32 % C: 44 % D: 18 % Keine: 6 %
Begründung	Mit dem Buskonzept 2022 steigt der Anteil der Beschäftigten in ÖV-Güteklasse C stark an, während jener in der Güteklasse D zurückgeht. Die Agglomeration strebt an, dass sich ab diesem Zeitpunkt 80% der zusätzlichen Beschäftigten in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C ansiedeln. Basierend auf den Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen des Kantons Uri ergeben sich die entsprechenden Anteile.

Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	
Definition	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen für den Zeithorizont des Zukunftsbilds (2040)
Entwicklung	2012: 69.5 2017: 71.1
Ziel AP 4G	2040: 75
Begründung	Es wird eine Fortschreibung des bisherigen Trends angestrebt.

7. Teilstrategien

Die Teilstrategien wurden gegenüber dem AP 3G geringfügig weiterentwickelt. Sie wurden auf das aktualisierte Zukunftsbild und den aktuellen Handlungsbedarf abgeglichen. Strategien, die der kantonale Richtplan in der Zwischenzeit behördenverbindlich festgelegt hat, werden nicht mehr wiedergegeben (z. B. zum Thema Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, Siedlungsbegrenzungslinien). Bei den verkehrlichen Teilstrategien wurde eine separate Teilstrategie für den Fussverkehr (V4) definiert und eine neue Teilstrategie zu klimaneutraler Mobilität (V9) aufgenommen. Bei den Teilstrategien Landschaft werden die Förderung der Aspekte Naturschutz und Biodiversität neu in den Teilstrategien ergänzt (L1). Daneben wurden einige redaktionelle Anpassungen und Präzisierungen vorgenommen. Die Teilstrategien beschreiben, wie der gesamte identifizierte Handlungsbedarf angegangen wird. Der gesamte Handlungsbedarf wird in der Tabelle in Anhang A5 dargelegt.

Die Teilstrategien zeigen auf, was die Agglomeration auf strategischer Ebene tut, um die Ziele zu erreichen und dem identifizierten Handlungsbedarf zu begegnen. Die Teilstrategien beziehen sich auf einen Horizont über die nächsten 8 Jahre. Zur Konkretisierung und räumlichen Verortung der Teilstrategien für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung finden sich im Anhang A2 Teilstrategiekarten.

7.1 Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung

S1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten

— Die Siedlungsentwicklung wird auf die bestehenden Bauzonen begrenzt. Sie erfolgt hauptsächlich in den Ortszentren, im urbanen Rückgrat, den Transformationsgebieten sowie in den Arbeitsplatzschwerpunkten gemäss Zukunftsbild. Neueinzonungen sind die Ausnahme. Sie müssen die im kantonalen Richtplan definierten Voraussetzungen für Neueinzonungen (Abstimmungsanweisung 4.1-3) erfüllen.

— Die Siedlungsränder werden sorgfältig geplant und gestaltet. Politik, Verwaltung und Grundeigentümer werden für die Gestaltung der Siedlungsränder sensibilisiert.

S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln

— Um eine hohe Siedlungsqualität zu erreichen, werden hohe Anforderungen an die städtebauliche Qualität gestellt.

— Die Erneuerung im Bestand orientiert sich an den charakteristischen Eigenheiten der Quartiere. Sanierungsbedürftige Gebiete werden aufgewertet.

— Im Zuge der Innenentwicklung wird eine Erhöhung der Siedlungsqualität angestrebt. Mit geeigneten raumplanerischen Instrumenten werden für grössere Überbauungen sowie Gebiete mit hoher Dichte die Eckpfeiler bezüglich Gestaltung der Bauten und der Grün- und Freiräume festgelegt.

— Frei- und Grünräume sind wichtige Elemente von qualitativ hochwertigen Siedlungen. Im Zuge der Innenentwicklung werden attraktive Frei- und Grünräume erhalten und neu geschaffen. Frei- und Grünräume mit geringer Qualität werden aufgewertet.

— Die landwirtschaftlich genutzten Grünräume, welche das Siedlungsgebiet strukturieren, bleiben erhalten. Sie sollen neben der landwirtschaftlichen Nutzung auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Weiter sollen sie als Erholungsraum gestärkt werden, indem sie durchlässig gestaltet und insbesondere für den Fussverkehr miteinander vernetzt werden.

— Die aktive Auseinandersetzung mit der Siedlungsqualität wird gefördert und die Chancen der Innenentwicklung werden zielgruppenspezifisch aufgezeigt. Kanton und Gemeinden sensibilisieren dabei die Politik als entscheidende Instanz, die Verwaltung als planende Behörde, die Grundeigentümer als Bauherren sowie die Bauwirtschaft und bieten Hand für eine Zusammenarbeit.

S3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben

— Es werden kompakte Siedlungen und eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen angestrebt. In erster Linie werden dazu bestehende Potenziale im Bestand (Innenentwicklungspotenziale) und Baulücken innerhalb des weitgehend überbauten Siedlungsgebiets genutzt.

— Das Bevölkerungswachstum wird an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen konzentriert. Dafür stehen insbesondere die Entwicklungsschwerpunkte im Bereich Wohnen, die Verdichtungsgebiete sowie die Ortszentren im Vordergrund.

— Das Beschäftigtenwachstum wird in den Entwicklungsschwerpunkten für Arbeitsnutzungen, den Verdichtungsgebieten sowie in den Ortszentren konzentriert.

— Verkehrsintensive Einrichtungen werden an den gut erschlossenen Lagen des Arbeitsplatzschwerpunkts in Schattdorf angeordnet.

S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern

— Zur Erhaltung der Funktion von Orts- und Quartierzentren werden Nutzungsmischungen angestrebt. Zur Belebung werden Erdgeschossnutzungen gefördert.

— Der öffentliche Strassenraum wird attraktiv gestaltet und fussgängergerecht strukturiert.

— Die historischen Ortskerne werden unter Wahrung ihrer Struktur und Qualitäten erhalten, revitalisiert und sorgfältig aufgewertet.

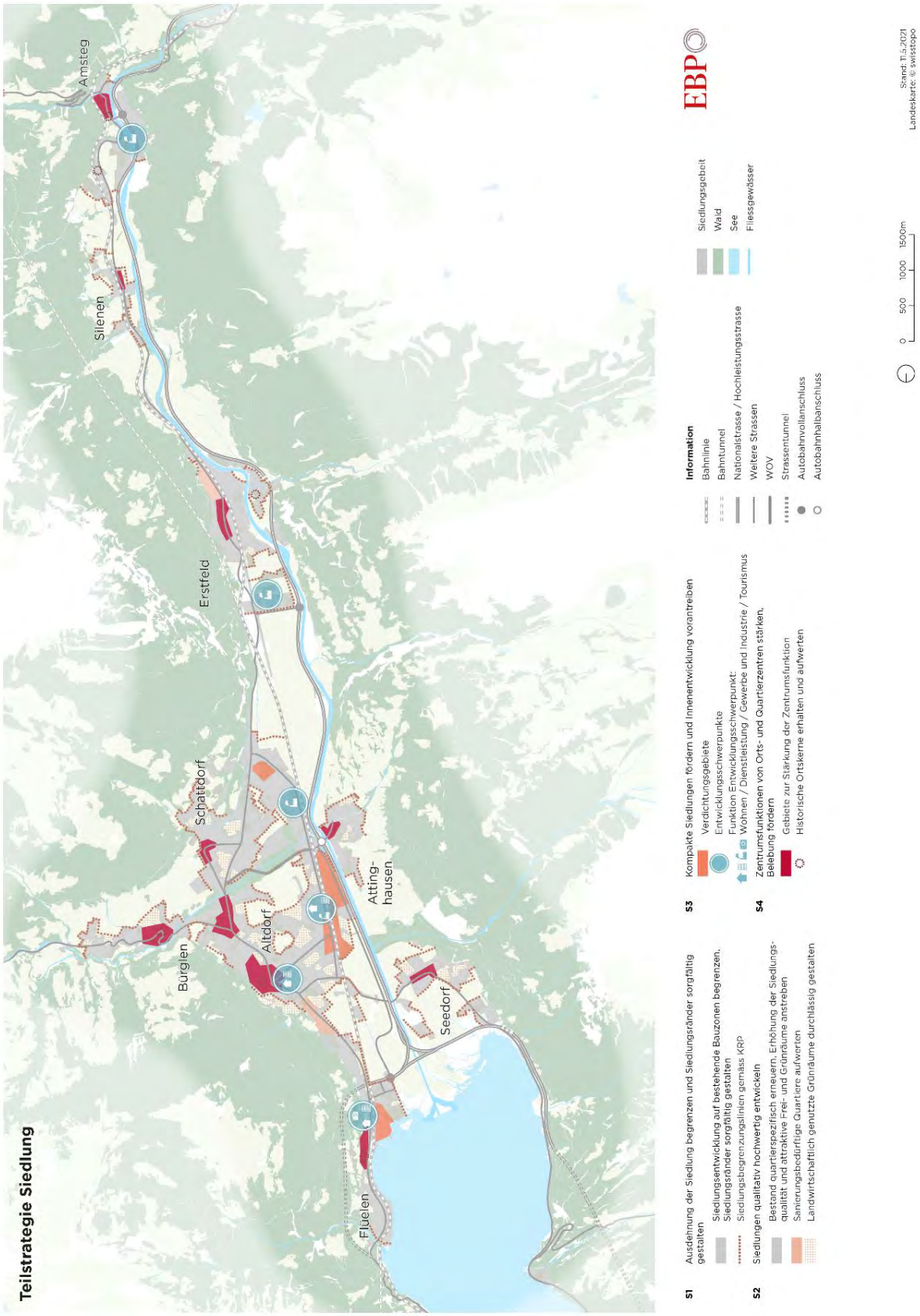


Abbildung 45 Teilstrategiekarte Siedlung

L1: Naturschutz und ökologische Infrastruktur sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern

— Naturwerte werden konsequent geschützt, indem Schutzvereinbarungen für die entsprechenden Gebiete erarbeitet werden.

— Bestehende Vernetzungsachsen für Natur und Mensch von Norden nach Süden und quer über den Talboden werden erhalten und aufgewertet. Neue Vernetzungsachsen über den Talboden werden hergestellt. Dabei müssen neben den Aspekten der Naherholung und Ökologie auch Aspekte des Ortsbilds sowie die Bedürfnisse der landschaftsprägenden Land- und Forstwirtschaft beachtet werden.

— Durch gezielte Massnahmen wird die Durchgängigkeit der Vernetzungsachsen für Natur und Mensch gefördert. Bei der Planung von neuen Infrastrukturen werden die Wildtierkorridore berücksichtigt.

— Siedlung und Landschaft werden für Natur und Mensch vielfältig verwoben. Direkte Wege führen in die Landschaft. Die Siedlungsränder werden durchlässig geplant und gestaltet.

— Artenreiche Gebiete werden geschützt. Mit gezielten Massnahmen wird die Biodiversität inner- und ausserhalb des Siedlungsgebiets gefördert.

L2: Offene Kulturlandschaft aufwerten

— Die prägende offene Kulturlandschaft bleibt unverbaut und wird für Mensch, Natur und die produzierende Landwirtschaft aufgewertet. Sie wird soweit möglich für die Naherholung zugänglich gemacht.

— Ein Geflecht aus intensiv bewirtschaftetem Kulturland, naturnahen Landschaftsstrukturen und ökologisch wertvollen Lebensräumen wird erhalten und gefördert.

— Das intensiv genutzte Kulturland wird flächenmässig soweit möglich erhalten, soll aber mit punktuellen Eingriffen an Rändern und an Gewässern als Lebensraum für Flora und Fauna aufgewertet werden.

L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften

— Die Anliegen des Naturschutzes und der (Nah-)Erholung werden in den Naherholungsgebieten im Talboden und am Seeufer aufeinander abgestimmt. Eine naturnah gestaltete Umgebung bietet Raum für eine naturverbundene Erholung und ist Lebensraum für eine vielfältige Flora und Fauna.

— In den Naherholungs-Schwerpunkten und entlang den Reussdämmen ist die Erholungsfunktion ein zentrales Element. Bedarfsgerechte Infrastrukturen bieten Möglichkeiten für eine aktive Erholung.

— Die Anbindung der Naherholungsgebiete an die Siedlungsgebiete und die Verbindung untereinander wird gestärkt.

L4: Schächenwald entwickeln

— Das Gebiet Schächenwald wird als siedlungsnaher Natur- und Landschaftsraum entwickelt, der Platz für die Natur und die Naherholung bietet.

— Die verschiedenen Nutzungsansprüche werden aufeinander abgestimmt, in verschiedenen Teilen des Schächenwalds stehen unterschiedliche Bedürfnisse im Vordergrund.

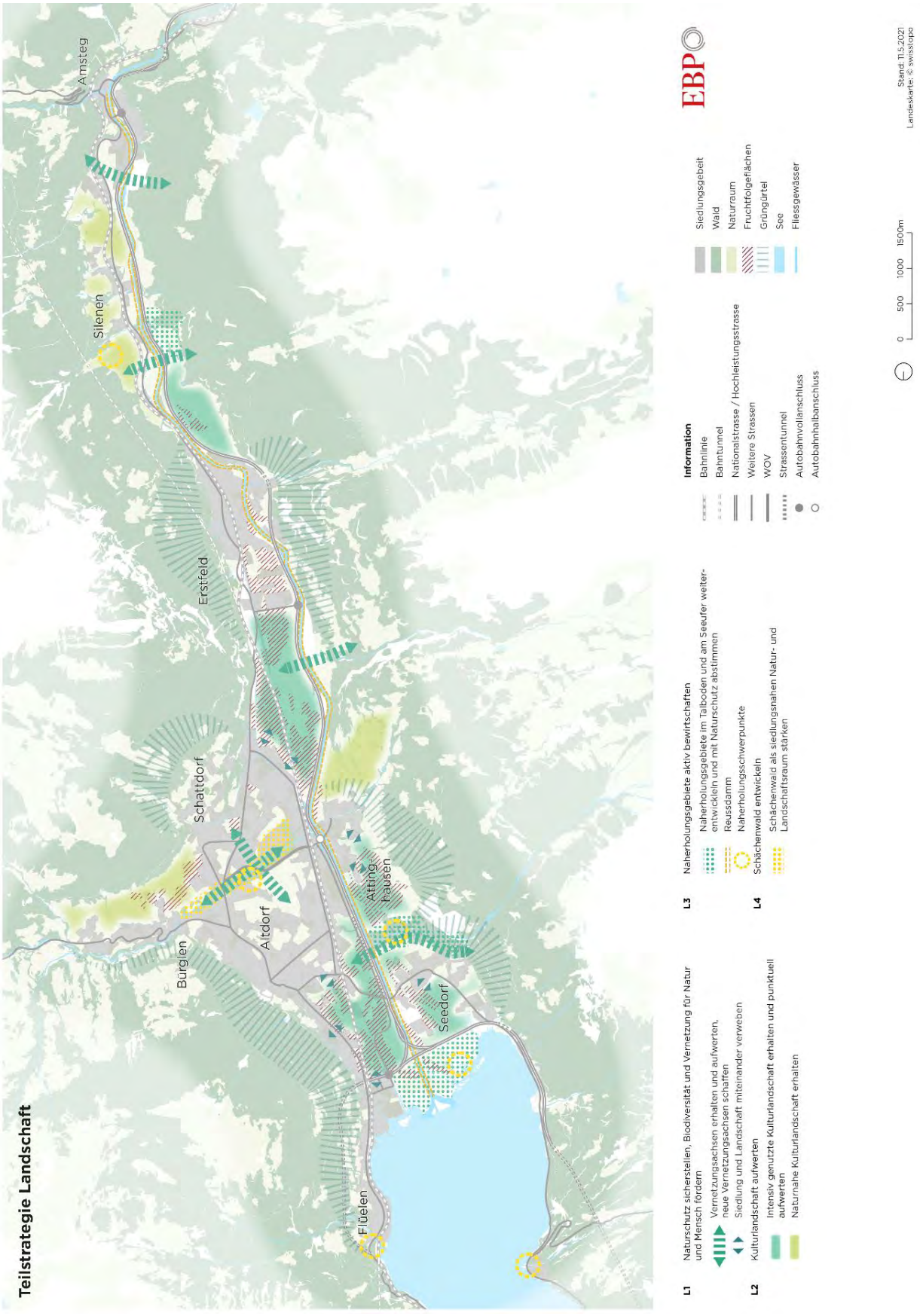


Abbildung 46 Teilstrategiekarte Landschaft

V1: Potenzial der multimodalen Drehscheiben nutzen

— Der Kantonsbahnhof Altdorf ist durch den Anschluss ans Fernverkehrsnetz der zentrale Umsteigepunkt der Region. Das regionale Busnetz ist darauf ausgerichtet.

— Die multimodalen Drehscheiben in Erstfeld und Amsteg stellen die Anbindung ans Urner Oberland mit Bahn und Bus / Postauto sicher.

— Flüelen ist die multimodale Drehscheibe für die Umsteigebeziehungen zwischen Schiff, Bahn und Bus / Postauto.

— Die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus/Postauto werden kurz und attraktiv gestaltet.

— Gebiete mit fehlender ÖV-Anbindung ausserhalb der Agglomeration werden über alternative Angebote an die multimodalen Drehscheiben in Altdorf, Amsteg, Erstfeld und Flüelen angeschlossen.

V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern

— Der ÖV wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV für Wege innerhalb der Agglomeration etabliert.

— Das Busangebot deckt die Ortszentren, das Urbane Rückgrat, die Transformationsgebiete und die Arbeitsplatzschwerpunkte ab. Auch die Naherholungsschwerpunkte werden an den ÖV angebunden.

— Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Busangebots wird mit Taktverdichtungen verbessert.

— Die Zuverlässigkeit des Busangebots ist durch eine Entlastung der wichtigen Strassen und Ortsdurchfahrten vom MIV erhöht.

— Bei Konfliktpunkten zwischen MIV und ÖV wird, wenn möglich, der ÖV bevorzugt.

V3: Siedlungsvertägliche Abwicklung des Verkehrs ermöglichen

— Der MIV und der Schwerverkehr (Güterverkehr) werden auf den übergeordneten Strassen ausserhalb des Siedlungsgebiets gebündelt.

— Die Ortsdurchfahrten und Quartierstrassen werden beruhigt und gestalterisch aufgewertet.

— Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume so gestaltet, dass ein wohlwollendes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel möglich ist.

— Grosse verkehrsintensive Einrichtungen werden so erschlossen, dass die sensiblen Siedlungsgebiete vom Verkehr nicht beeinträchtigt werden.

V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern

— Der Fussverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für kurze Wege innerhalb der Agglomeration etabliert.

— Es wird ein durchgängiges Fusswegnetz im Siedlungsgebiet angeboten. Insbesondere das Urbane Rückgrat, die Ortskerne, Transformationsgebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte sind von einem engmaschigen Fusswegnetz durchzogen.

— Die Querungsmöglichkeiten der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für Zufussgehende werden verbessert.

— Bei allen Massnahmen ist der Fussverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern

— Der Veloverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für Wege innerhalb der Agglomeration etabliert.

— Es wird ein durchgängiges und engmaschiges Velowegnetz im Siedlungsgebiet angeboten. Insbesondere sind das Urbane Rückgrat, die Ortskerne, Transformationsgebiete, Arbeitsplatzschwerpunkte und die Naherholungsschwerpunkte Bestandteil des Velowegnetzes.

— Direkte Veloverbindungen zwischen den Gemeinden sind vorhanden.

— Die Querungsmöglichkeiten der nationalen Verkehrsinfrastrukturen für Velofahrende werden verbessert.

— Veloabstellanlagen mit hoher Qualität und teilweiser Ladeausrüstung für E-Bikes werden nachfrageorientiert zur Verfügung gestellt.

— Bei allen Massnahmen ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen

— Es wird ein qualitativ hochwertiges und sicheres Wegenetz für Fuss- und Veloverkehr angeboten.

— Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.

— 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.

V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen

— Moderne und sichere Veloabstellanlagen an den Haltestellen des ÖV, insbesondere den multimodalen Drehscheiben, ermöglichen ein schnelles und unkompliziertes Umsteigen.

— Fuss- und Velowege werden auf die Haltestellen des ÖV ausgerichtet.

— Die Vorteile der kombinierten Mobilität werden bei allen Planungen ausgeschöpft.

— Neue Technologien werden als Chance betrachtet, um innovative Lösungen für eine ressourcenschonende Mobilität zu entwickeln.

V8: Nachfragebeeinflussung verankern

— Mit Hilfe von Kampagnen, Aktionen und Informationen werden bei der Bevölkerung, bei Unternehmen, Arbeitnehmenden und Gästen die Möglichkeiten zur kombinierten Mobilität bekannt gemacht und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten angeregt.

— Für bedeutende Freizeit- und Tourismusanlagen und – wo sinnvoll – für die Entwicklungsschwerpunkte werden Mobilitätskonzepte gefordert.

— Die Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen wird bei privaten Planungen berücksichtigt und die Bewirtschaftung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse abgestimmt.

V9: Förderung von klimaneutralen Angeboten im ÖV und MIV

— Der Busverkehr wird langfristig auf treibhausgasfreie Energieträger umgestellt.

— Der MIV basiert mehrheitlich auf treibhausgasfreien Energieträgern. Dafür werden entsprechende Infrastrukturen zur Verfügung gestellt.

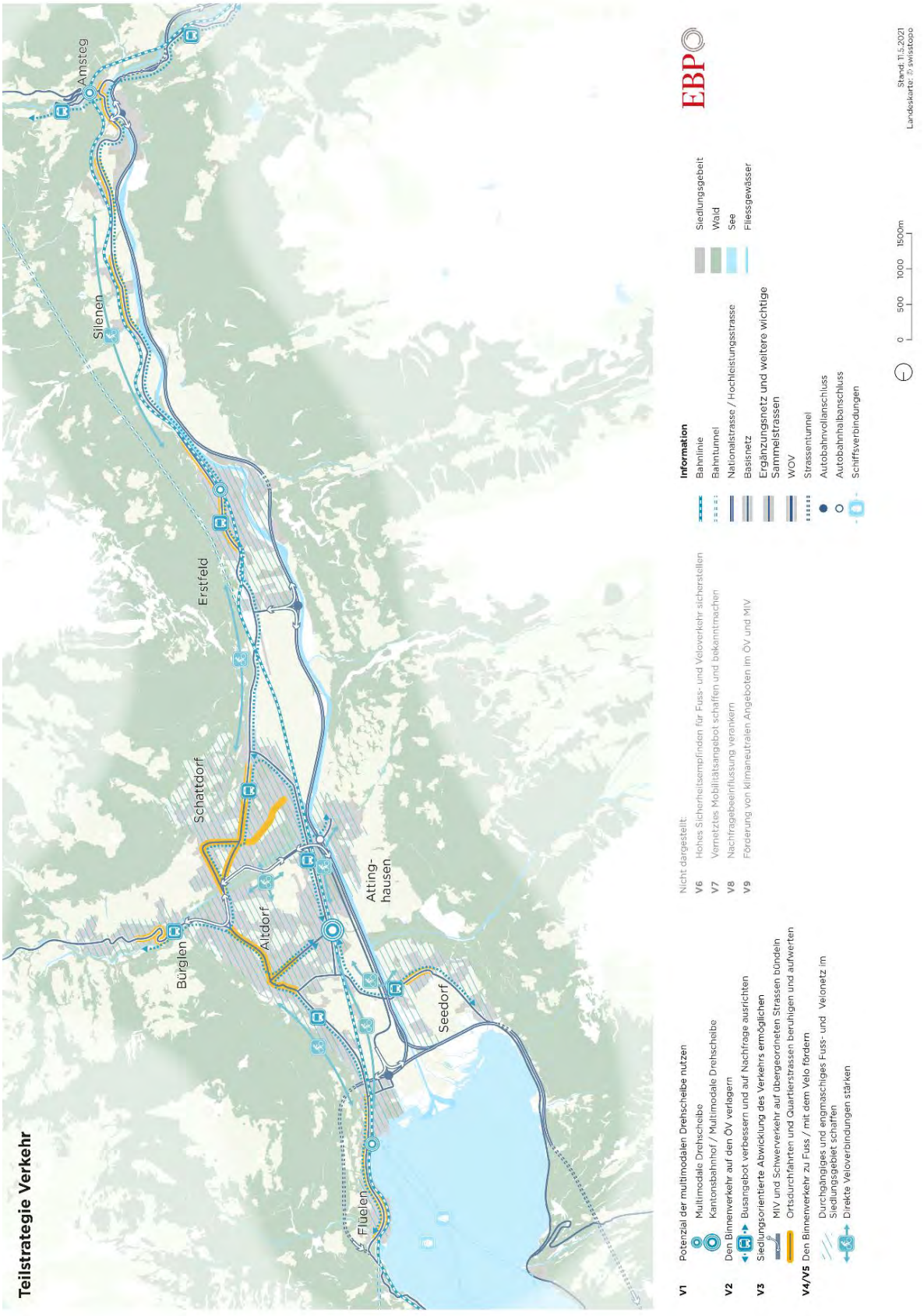


Abbildung 47 Teilstrategiekarte Verkehr

Die folgenden Teilstrategien versuchen, dem von den Beteiligten geäusserten Bedürfnis nach Austausch- und Koordinationsmöglichkeiten unabhängig von den fachspezifischen Planungen Rechnung zu tragen und die Wirkungen der Massnahmen zu überprüfen.

Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit

— Kanton und Gemeinden fördern die überkommunale Zusammenarbeit in den Agglomerationsgemeinden und schaffen entsprechende Gefässe.

Z2: Monitoring und Controlling weiterführen

— Die Datengrundlagen zur Beobachtung der Mobilität werden verbessert.

— Die Wirkung der umgesetzten Massnahmen, insbesondere des Kantonsbahnhofs, des Buskonzepts 2022, der WOV inkl. den flankierenden Massnahmen sowie des Halbanschlusses A2, werden überprüft und es werden Massnahmen zur Optimierung ihrer Wirkung abgeleitet.

8. Handlungsbedarf im AP 4G

Dieses Kapitel wurde basierend auf dem Handlungsbedarf des AP 3G neu erarbeitet. Zur Herleitung des Handlungsbedarfs wurde zuerst der Ist-Zustand (Analyse) dem Soll-Zustand (Zukunftsbild/Ziele) gegenübergestellt. Daraus ergibt sich der gesamte Handlungsbedarf für die Agglomeration. Dieser Handlungsbedarf wird einerseits mit Massnahmen des AP 3G angegangen, welche sich noch in Umsetzung befinden und daher noch keine Wirkung in der Analyse des Ist-Zustands zeigen. Andererseits wird er mit Massnahmen der 4. Generation (prioritärer Handlungsbedarf) oder mit Massnahmen von zukünftigen Agglomerationsprogrammen (verbleibender Handlungsbedarf) angegangen.
Die vollständige Darstellung des Handlungsbedarfs (gesamthafter, prioritärer und verbleibender Handlungsbedarf) befindet sich im Anhang 5. In diesem Kapitel wird nur der prioritäre Handlungsbedarf der 4. Generation beschrieben und dargelegt, mit welchen Massnahmen und Stossrichtungen er angegangen wird. Weil sich dieses Kapitel nur auf die 4. Generation bezieht, folgt es in der Kapitelreihenfolge nach den Teilstrategien. Die Teilstrategien beziehen sich dagegen auf den gesamten Handlungsbedarf.

8.1 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung

Grundsatz: Anstrengungen gemäss AP 3G vorantreiben

Der Handlungsbedarf gegenüber der 3. Generation hat sich nur unwesentlich verändert. Der Umsetzungshorizont der meisten Siedlungsmassnahmen gemäss AP 3G dauert noch bis 2026. Verschiedene Massnahmen wurden bereits in Angriff genommen. Einige, wie etwa die Umsetzung des ESP Urner Talboden sind schon weit fortgeschritten. Andere Massnahmen wurden noch nicht gestartet. Entsprechend geht es in der 4. Generation darum, die Massnahmen gemäss AP 3G weiter voranzutreiben und so den in der 3. Generation identifizierten Handlungsbedarf schrittweise weiter abzubauen.

Verschiedene Siedlungsmassnahmen neu als Daueraufgabe bezeichnet

Verschiedene Siedlungsmassnahmen werden neu als Daueraufgabe bezeichnet und mit konkreten Umsetzungsschritten versehen. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen i.d.R. langfristiger Natur ist und es – ohne Veränderung des Handlungsbedarfs – nicht sinnvoll ist, mit jeder Programmgeneration neue Massnahmen zu entwickeln.

Handlungsbedarf 4G Siedlung

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf im AP 4G für die vier Kategorien «Innenentwicklung und Verdichtung», «Abstimmung Siedlung und Verkehr», «Siedlungsränder und Siedlungsökologie» sowie «Zentrumsfunktion» beschrieben:

Zielvorgaben bezüglich Innenentwicklung und Verdichtung konkretisieren

Der Bund kritisierte im Prüfbericht zum AP 3G, dass die konkrete Ausgestaltung der Siedlungsmassnahmen insbesondere im Thema Innenentwicklung und Verdichtung teilweise offenbleibt und zahlreiche Aspekte der Nutzungsplanung überlassen werden. Darüber hinaus bemerkte er, dass die Massnahmen keine konkreten Zielvorgaben für die Gemeinden enthalten. Mit dem AP 4G werden diese Massnahmen, wo möglich, konkretisiert und mit Zielvorgaben und Anforderungen für die Gemeinden ergänzt.

Anforderungen für Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei ESP / V-Gebiete festlegen

In den ESP wird mit der 4. Generation die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert. Dies wird erreicht, indem konkrete Anforderungen an die verschiedenen ESP oder Verdichtungsgebiete gestellt werden, die es bei der Realisierung zu erfüllen gilt. Die Anforderungen basieren u.a. auf einer Abschätzung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenpotenziale sowie einer Beurteilung der verkehrlichen Erschliessung der ESP.

Siedlungsränder aktiv gestalten und Siedlungsökologie fördern

Die Siedlungsbegrenzungslinien gemäss kantonalem Richtplan wurden in mehreren kommunalen Siedlungsleitbildern übernommen und werden im Rahmen der Genehmigung der Nutzungsplanung laufend überprüft. Massnahmen zur Planung und Gestaltung der Siedlungsränder sowie zur Sensibilisierung und Förderung der Siedlungsökologie konnten im Rahmen der 3. Generation jedoch noch nicht angegangen werden. Dieser Handlungsbedarf wird in der 4. Generation angegangen (vgl. Handlungsbedarf Landschaft).

Zentrumsfunktionen stärken

Wie bereits in der 3. Generation gilt es, die Rahmenbedingungen für Zentrumsfunktionen, dort wo dies nicht bereits erfolgt ist, zu prüfen und ggf. anzupassen. So gilt es, insbesondere in den Zentren, aber auch generell im Rahmen konkreter Bauprojekten aktiv auf die Förderung von Mischnutzungen hinzuwirken.

8.2 Handlungsbedarf Landschaftsentwicklung

Handlungsbedarf 4G Landschaft

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf im AP 4G für die Landschaft beschrieben:

Konzeptionelle Grundlagen für Naturschutz und Ökologische Vernetzung schaffen

Im Bereich Naturschutz und ökologische Vernetzung müssen konzeptionelle Grundlagen geschaffen werden. Dabei gilt es aufzuzeigen, welche Prioritäten der Kanton beim Biotop- und Artenschutz sowie bei der Vernetzung setzt und wie die ökologische Infrastruktur für das gesamte Kantonsgebiet zukünftig aussehen soll. Dabei wird auch die Siedlungsökologie mitbetrachtet. Aus diesen konzeptionellen Grundlagen werden verschiedene Massnahmen in der 4. Generation umgesetzt.

Wertvolle Naturwerte konsequent schützen und Biodiversität fördern

Weiterer Handlungsbedarf in der 4. Generation besteht darin, dass bestehende, noch nicht geschützte Naturwerte konsequent geschützt und die Biodiversität mit punktuellen Massnahmen in ausgewählten Gebieten der Agglomeration gefördert werden.

Übergänge zwischen Siedlung und Landwirtschaft verbessert

Im Bereich Fruchtfolgeflächen und Landwirtschaft besteht in der 4. Generation Handlungsbedarf bei der Verbesserung der Übergänge zwischen Siedlung und Landwirtschaft.

Naherholungsfunktion der Landschaft weiter stärken

Mit der Massnahme «Nutzungskonzept Bodenwald» sowie mit dem Entwicklungskonzept Schächenwald aus der 3. Generation wurden wichtige Beiträge zur Stärkung der Naherholungsfunktion, zur Vernetzung und zur Abstimmung mit dem Naturschutz in Angriff genommen. In der 4. Generation müssen diese Konzepte umgesetzt werden.

8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung

Handlungsbedarf 4G Verkehr

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf im AP 4G für die verschiedenen Verkehrsthemen beschrieben:

Aufwertung und Verbesserung Sicherheit von Strassenräumen vorantreiben

Der Handlungsbedarf im Gesamtverkehr wird v.a. durch die Massnahmen des AP 3G abgedeckt. Im AP 4G werden die Anstrengungen zur Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit der öffentlichen Strassenräume durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Aufwertungen der Strassenräume fortgeführt (vgl. weiter unten) sowie erste Schritte zur Förderung der Klimaneutralität des ÖV unternommen.

Nachfrage- und angebotsseitige Anreize für Modal-Shift schaffen

Um die angestrebte Veränderung des Modal-Splits weiter zu unterstützen, werden in der 4. Generation mit nachfrage- und angebotsseitigen Massnahmen Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr geschaffen. Es gilt die Verkehrsmittelwahl im Pendel- und Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten und die Sensibilisierung zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu stärken.

Sicherheit und Qualität im Fussverkehr verbessern

Grosser Handlungsbedarf besteht beim Fussverkehr: Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4G wurden gemeinsam mit den Gemeinden Schwachstellen im Fussverkehr erhoben. Im AP 4G werden die prioritären Schwachstellen mit konkreten Massnahmen angegangen. Die Aufwertungen im Fussverkehr tragen dazu bei, die angestrebte Modal-Split-Verlagerung zu vollziehen.

Sicherheit und Qualität durch punktuelle Verbesserung der Veloinfrastruktur erhöhen

Das von der Bevölkerung gutgeheissene Radwegkonzept war Bestandteil der 3. Generation und beinhaltete zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur. Die Finanzierung wurde 2020 vom Volk gutgeheissen. Die Massnahmen sind aktuell in der Umsetzung. Da zuerst diese begonnenen Velomassnahmen abgeschlossen werden müssen und aufgrund von begrenzten finanziellen Ressourcen ist die Umsetzung der verbleibenden Massnahmen des Radwegkonzepts im B-Horizont vorgesehen (vgl. Kapitel 4.4). Diese werden mit der 5. Generation weiterverfolgt. Mit der 4. Generation wird die Qualität der Veloinfrastruktur aber punktuell weiter verbessert. Damit werden weitere Beiträge zur Veloförderung und zum Modal-Shift geleistet.

Massnahmen gemäss AP 3G umsetzen und ÖV-Erschliessung im ESP Urner Talboden verbessern

Mit den grossen Massnahmen der 3. Generation «Kantonsbahnhof» und «Buskonzept 2022» wird das regionale ÖV-System auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet, die multimodale Drehscheibe Altdorf hochwertig und sicher gestaltet, die langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sichergestellt, der Takt und die Zuverlässigkeit der Buslinien erhöht sowie die Umsteigepunkte gestärkt. Mit dem Buskonzept 2022 wird darüber hinaus auch die ÖV-Erschliessung der Arbeitsplatzschwerpunkte (ESP Urner Talboden, ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg) verbessert. Mit diesen geplanten Massnahmen werden grosse Veränderungen erwartet, deren Wirkungen noch nicht abschliessend einzuschätzen sind. In der 4. Generation besteht im ÖV aus diesem Grund nur untergeordneter Handlungsbedarf. Einerseits wird ein Monitoring und Controlling aufgebaut, um die Wirkung dieser Massnahmen zu messen (vgl. Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen). Andererseits besteht weiteres Verbesserungspotenzial bei der ÖV-Erschliessung im ESP Urner Talboden. Im Rahmen der

Umsetzung der 4. Generation ist aufzuzeigen, wie dort die ÖV-Erschliessung verbessert werden kann (vgl. Handlungsbedarf Siedlung).

Entlastungswirkung der grossen Massnahmen unterstützen und Verkehr beruhigen und steuern

Mit den grossen Massnahmen der 3. Generation «WOV» und «Halbanschluss A2» werden die Siedlungsräume vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet. Die Wirkungen dieser Massnahmen können noch nicht eingeschätzt werden. Damit dies in Zukunft möglich ist, muss auch hierfür ein Monitoring und Controlling eingeführt werden (vgl. Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen). Im Rahmen der 4. Generation gilt es ausserdem, die Entlastungswirkung dieser Massnahmen zu unterstützen und weitere Anstrengungen zur Verkehrsberuhigung und zur Steuerung des Verkehrs zu unternehmen.

Attraktive und sichere Strassenräume schrittweise umsetzen

Mit der 3. Generation wurden zahlreiche Massnahmen unternommen, um die Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf den untergeordneten Strassen zu eliminieren, öffentliche Räume hochwertig und sicher zu gestalten sowie die Strassenräume siedlungsverträglich aufzuwerten. Mit der 4. Generation – und voraussichtlich auch mit der 5. Generation – wird dieser Handlungsbedarf schrittweise weiter abgebaut.

8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Überkommunale Zusammenarbeit und Kooperation mit Kanton pflegen

Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und dem Kanton wurde seit der 3. Generation intensiviert, beispielsweise mit den Dialogplattformen oder den Workshops und Gemeindesprächen im Rahmen der Erarbeitung der 4. Generation. Der Handlungsbedarf bleibt jedoch bestehen, damit auch in Zukunft die Herausforderungen in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeindeübergreifend angegangen und fachliche Beratung in Anspruch genommen werden kann.

Zuverlässige Grundlagendaten schaffen und Monitoring aufbauen

Aufgrund der tiefen Stichprobenanzahl ist die Datenbasis für die MOCA-Indikatoren nicht repräsentativ. Um die Entwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft verfolgen zu können, werden zuverlässige Grundlagedaten benötigt. Die grossen Massnahmen der 3. Generation (Kantonsbahnhof, Buskonzept 2022, WOV und Halbanschluss A2) werden das Verkehrssystem im unteren Reusstal stark verändern. Die Wirkungen dieser Massnahmen können noch nicht eingeschätzt werden. Mit dem Aufbau eines Monitorings und Controllings soll dies möglich gemacht werden. Mit den Vorarbeiten des Monitorings der WOV wurde bereits gestartet.

9. Massnahmen AP 4. Generation

In diesem Kapitel wird eine Übersicht über die Massnahmen AP 4G gegeben. Alle Details zu den Massnahmen befinden sich in den Massnahmenblättern im Massnahmenbericht.

Massnahmenüberblick

Das AP URT 4G beinhaltet insgesamt 36 Massnahmen, davon vier Massnahmenpakete mit bis zu acht Teilmassnahmen. Es handelt sich um 9 Sofortmassnahmen (d.h. Umsetzung vor 2024), 11 Daueraufgaben, 9 Massnahmen im A-Horizont und 7 Massnahmen im B-Horizont. Mögliche Massnahmen im C-Horizont werden im AP 4G nicht konkret beschrieben und keine Kosten geschätzt. Bei 24 Massnahmen ist der Kanton Massnahmenträger, bei 9 Massnahmen eine Gemeinde, bei zwei Massnahmen der Kanton und eine Gemeinde (je nach Teilmassnahme) und bei einer Massnahme sind Dritte zuständig.

9.1 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung

Im Bereich Siedlung bestehen fünf Massnahmen. Davon wurden vier gegenüber dem AP 3G weiterentwickelt und eine Massnahme neu entwickelt.

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
S4.1	Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder (neu)	gemäss Teilmassnahmen	Daueraufgabe
S4.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten, V-Gebiete (weiterentwickelt)	gemäss Teilmassnahmen	Daueraufgabe
S4.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere, Q-Gebiete (weiterentwickelt)	gemäss Teilmassnahmen	Daueraufgabe
S4.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung, Z-Gebiete (weiterentwickelt)	gemäss Teilmassnahmen	Daueraufgabe
S4.5	Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte (weiterentwickelt)	gemäss Teilmassnahmen	Daueraufgabe

Tabelle 4 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Die Massnahmen tragen integral zur Umsetzung des Zukunftsbilds und der Ziele bei. Darüber hinaus unterstützen sie die gemäss Richtplan vorgesehenen Stossrichtungen im Bereich der Siedlungsbegrenzung und Innenentwicklung und präzisieren die Richtplanvorgaben. Mit den Siedlungsleitbildern zeigen die Gemeinden gesamthaft auf, wie sie die Ziele und Massnahmen des AP konkretisieren und umsetzen. Die Massnahmen des AP beinhalten zudem konkrete Vorgaben für die Planung und Umsetzung der VQZ-Gebiete sowie für die ESP. Sie leisten damit ein Beitrag zur Innenentwicklung (S3), zur Stärkung der Siedlungsbegrenzung (S1), zur Siedlungsqualität (S2) sowie zur Stärkung der Zentrumsfunktionen (S4). Die Siedlungsmassnahmen wirken sich darüber hinaus auch positiv auf die Ziele der Verkehrsentwicklung aus und tragen zur Umsetzung der Teilstrategien im Verkehr bei. Mit der Bezeichnung von ESP und V-Gebieten an Lagen, die gut mit

dem ÖV erschlossen oder – im Falle von Arbeitsnutzungen – möglichst direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind, tragen sie zur Verlagerung auf den ÖV (V2) und zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs (V3) bei.

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Die Siedlungsleitbilder sind strategische Steuerungsinstrumente, in denen u.a. aufgezeigt wird, wie die Innenentwicklung umgesetzt und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert wird (WK1, WK2, WK4). Mit der Umsetzung der Verdichtungsgebiete und der ESP wird die Siedlungsentwicklung nach innen (WK1) aktiv gefördert. Die Massnahmen leisten aber auch einen Beitrag an die Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs (WK4). Mit den Z-Gebieten sollen Mischnutzungen erhalten bleiben und gefördert werden, was kurze Wege ermöglicht und so die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt aber auch die Mobilitätsnachfrage (WK1) positiv beeinflusst und die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch reduziert (WK2).

9.2 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung

Im Bereich Landschaft werden drei Massnahmen des AP 3G weiterentwickelt und vier neue Massnahmen ins AP 4G aufgenommen:

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
L4.1	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (neu)	Kanton Uri (ARE)	Sofortmassnahme
L4.2	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald (weiterentwickelt)	Kanton Uri (AFJ)	A (2024-2028)
L4.3	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald (weiterentwickelt)	Kanton Uri (AFJ)	Sofortmassnahme
L4.4	Erarbeitung Naturschutzkonzept Kanton Uri (neu)	Kanton Uri (ARE)	Sofortmassnahme
L4.5	Artenförderung Reussdelta (neu)	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe
L4.6	Ausarbeitung Schutzlegungen (neu)	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe
L4.7	Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern (weiterentwickelt)	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe

Tabelle 5 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Die Landschaftsmassnahmen sind zentral, um vielseitige, ökologisch wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna zu erhalten und zu fördern (L1-L4). Neben dem Erhalt und der Förderung steht auch die Abstimmung mit anderen Nutzungen und Entwicklungen (in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Landwirtschaft, Naherholung) im Vordergrund der Massnahmen (L1-L4).

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Die Massnahmen bewirken insbesondere eine Aufwertung der Natur- und Grünräume (WK4). Indirekt tragen sie so aber auch zu einer hochwertigen Siedlungsqualität (WK2) bei und können zu einer Verbesserung des Verkehrssystems (WK1) führen, indem z. B. Naherholungsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden oder wenn die generelle Verbesserung

der Landschaftsqualität die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo fördert (WK1). Die Landschaftsmassnahmen bewirken darüber hinaus v.a., dass die Lebensräume für Tiere und Pflanzen erhalten bleiben und vernetzt werden.

9.3 Massnahmen für die Verkehrsentwicklung

Das AP 4G enthält 21 Massnahmen für die Verkehrsentwicklung, davon drei Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge sowie ein weiteres Massnahmenpaket. Die Massnahmen sind in vier Bereiche gegliedert: Intermodalität (IM), Fuss- und Veloverkehr (FV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und Gesamtverkehr (GV).

9.3.1 Intermodalität

Im Bereich Intermodalität werden zwei Massnahmen des AP 3G weiterentwickelt (vgl. Tabelle 6).

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
IM4.1	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung (weiterentwickelt)	Kanton Uri (AfT)	B (2028 - 2032)
IM4.2	Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz (weiterentwickelt)	Kanton Uri (AfT)	B (2028 - 2032)

Tabelle 6 Massnahmen Intermodalität

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Um insbesondere in den urban geprägten Gebieten der Agglomeration eine konsequente, hochwertige Verdichtung mit qualitativ hochwertigem Wohn- und Lebensraum zu schaffen, gilt es den Verkehr insbesondere in den Ortskernen möglichst siedlungsverträglich zu gestalten (Zukunftsbild Kapitel 6), Dazu braucht es ein attraktives ÖV-Angebot sowie eine gute Abstimmung und Vernetzung mit dem Fuss- und Veloverkehr. Die Entwicklung multimodaler Drehscheiben treiben die Nutzung des Potenzials multimodaler Drehscheiben voran (Teilstrategie V1). Nebst einer Förderung und Verlagerung des Binnenverkehrs auf den ÖV (Teilstrategie V2), tragen die Massnahmen durch die intermodale Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote (Teilstrategie V6) auch zu einer Förderung des Binnenverkehrs zu Fuss und mit dem Velo (Teilstrategie V4 und V5) bei. Sie bewirken eine Verkehrsverlagerung weg vom MIV und ermöglichen so eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs (Teilstrategie V3).

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Multimodale Drehscheiben haben positive Auswirkungen auf alle vier Wirkungskriterien des AP 4G. Die Optimierung und Attraktivierung zentraler ÖV Knoten bewirkt nicht nur eine Verbesserung für ÖV-Nutzende sondern für alle Verkehrsteilnehmenden (WK 1). Durch attraktive ÖV-Systeme in den Zentren und zentrale multimodale Drehscheiben mit Nah- und Fernerschliessung wird eine Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (WK 2) als auch eine Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV gefördert. Dadurch erhöht sich die Verkehrssicherheit (WK 3), die Umweltbelastung und der Ressourcenverbrauch wird durch die kollektive Nutzung von Verkehrsmittel und eine flächeneffizientere Mobilität reduziert (WK 4).

9.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Im Bereich Fuss- und Veloverkehr werden zwei neue Massnahmenpakete mit insgesamt 13 Teilmassnahmen betreffend Fussverkehr Querungsstellen und Längsverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr im AP aufgenommen. Daneben werden zwei Massnahmen als Eigenleistungen verfolgt und mit einem Massnahmenpaket die Massnahmen des Radwegkonzepts weiterverfolgt.

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
FV4.1	Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr (Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge)		A (2024 – 2028)
FV4.1.1	*Bürglen: Klausenstrasse, Gerbe*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.1.2	*Flüelen, Axenstrasse, Kirchstrasse, Seestrasse*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.1.3	*Seedorf, Dorfstrasse (Höhe Volg)*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.1.4	*Seedorf, Dorfstrasse, Studenstrasse*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.1.5	*Silenen (Amsteg), im Bereich Schule*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.2	Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr (Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge)		A (2024 – 2028)
FV4.2.1	*Altdorf: Umgestaltung und Erstellung Fuss-/Veloweg Reussacherstrasse*	*Gemeinde Altdorf*	
FV4.2.2	*Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.2.3	*Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung EWA-Kurve*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.2.4	*Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1.& 2. Etappe)*	*Gemeinde Erstfeld*	
FV4.2.5	*Acherli, Schattdorf: Verbesserung der Sicherheit und Fuss- und Veloverkehrssituation*	*Gemeinde Schattdorf*	
FV4.2.6	*Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindung*	*Gemeinde Seedorf*	
FV4.2.7	*Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Verbreiterung Unterführung für MIV und Fuss-/Veloverkehr*	*Gemeinde Erstfeld*	
FV4.2.8	*Kreisschule, Seedorf: Verbesserung Fussverkehr und Bushaltestelle*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.3	Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen		B (2028 - 2032)
FV4.3.1	*Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Seedorferstrasse*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.3.2	*Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach*	*Kanton Uri (AfT)*	

FV4.3.3	*Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Bahnhofstrasse*	*Kanton Uri (AfT)*	
FV4.4	Bürglen: Verlegung Fussweg im Bereich Kirchenrütti – Galgenwäldli	Gemeinde Bürglen	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung
FV4.5	Zugang Seestrasse ab Axenstrasse, Flüelen	Gemeinde Flüelen	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung

Tabelle 7 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Um künftig im Siedlungsgebiet eine siedlungsverträgliche Mobilität leben zu können (Zukunftsbild Kapitel 6), braucht es ein gutes Fuss- und Radwegnetz innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen. Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr tragen zur Förderung des Binnenverkehrs zu Fuss und mit dem Velo (Teilstrategie V4 und V5) bei. Bei den Massnahmen wird hoher Wert auf die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende gelegt, so dass sich die Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen (Teilstrategie V6).

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Die verschiedenen Teilmassnahmen optimieren die Situation für Zufussgehende und Velofahrende durch neue Querungsstellen sowie Längsverbindungen und tragen so in unterschiedlicher Weise zu einer Verbesserung der Qualität des Verkehrssystem bei (WK 1). Nebst Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bewirken die Massnahmen beispielsweise durch die Trennung von Fuss- und Veloverkehr vom MIV auch eine Verbesserung des Gesamtverkehrssystems. Weiter wird durch die Optimierung der Erschliessung der Bahnhöfe durch den Fuss- und Veloverkehr auch die Intermodalität gefördert. Weiter bewirken sie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Fuss- und Veloverkehr und tragen punktuell auch zu einer Erhöhung der Schulwegsicherheit bei (WK3). Weiter erfolgt durch die Förderung von Fuss- und Veloverkehr eine Reduktion negativer Umweltbelastungen wie Lärm, sowie Luft- und Schadstoffe (WK 4). Durch ein direktes und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz werden weiter auch kurze Wege gefördert, was positive Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung hat und unterstützend für eine Verdichtung nach innen wirkt (WK 3).

9.3.3 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich Öffentlicher Verkehr wird im Rahmen des AP 4G keine Massnahme zur Mitfinanzierung beantragt. Jedoch ist eine Massnahme in Eigenleistung vorgesehen:

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
ÖV4.1	Projektstudie: Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger	AUTO AG URI	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung

Tabelle 8 Massnahme öffentlicher Verkehr

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Um die Siedlungsräume künftig vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und den Verkehr siedlungsverträglich abzuwickeln, benötigt es ein attraktives und zuverlässiges ÖV-System. Nebst der Siedlungsverträglichkeit soll das Verkehrssystem möglichst ressourcenschonend und energieeffizient ausgerichtet sein (Teilstrategie V3). Um diese Ziele zu erreichen, gilt es den ÖV zu stärken und weiter zu attraktivieren (Teilstrategie V2). Neue Technologien und treibhausgasfreie Energieträger sollen genutzt werden, um ein klimaneutrales ÖV-Angebot zur Verfügung zu stellen (Teilstrategie V9).

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Die Projektstudie zur Umstellung des ÖV auf treibhausgasfreie Energieträger ist ein erster Schritt zur Förderung eines klimaneutralen ÖV-Systems. Durch die Studie werden Möglichkeiten aufgezeigt, welche zur Reduktion von negativen Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen beitragen (WK 4). Diese Auswirkungen fördern auch die Aufwertung des öffentlichen Strassen- und Freiraums im Siedlungsgebiet (WK 2).

9.3.4 Massnahmen Gesamtverkehr

Im Bereich Gesamtverkehr werden drei Massnahmen des AP 3G weiterentwickelt und dreizehn zusätzliche Massnahmen aufgenommen (vgl. Tabelle 9). Die Massnahmen im Gesamtverkehr beinhalten sieben Massnahmen der Kategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum, drei Verkehrsmanagementmassnahmen und drei Massnahmen in der Kategorie Kapazität Strasse. Vier dieser Massnahmen werden als Eigenleistungen (Sofortmassnahme oder Daueraufgabe) ausgeführt.

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
GV4.1	Paket Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Massnahmenpaket mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge) (neu)		A (2024 – 2028)
GV4.1.1	*Tempo-30 östliches Gemeindegebiet Erstfeld*	*Gemeinde Erstfeld*	
GV4.1.2	*Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf*	*Gemeinde Schattdorf*	
GV4.1.3	*Tempo-30 Breitengasse Nord Bürglen*	*Gemeinde Bürglen*	
GV4.1.4	*Attinghausen: Aufwertung «Ring um Attinghausen»*	*Gemeinde Attinghausen*	
GV4.2	Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung (neu)	Gemeinde Schattdorf	A (2024 – 2028)
GV4.3	Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr (neu)	Gemeinde Schattdorf	A (2024 – 2028)
GV4.4	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen (neu)	Gemeinde Schattdorf	A (2024 – 2028)
GV4.5	Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf (neu)	Kanton Uri (AfT und VD)	A (2024 – 2028)

GV4.6	Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung (neu)	Kanton Uri (AfT)	B (2028 - 2032)
GV4.7	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt (weiterentwickelt)	Gemeinde Altdorf	B (2028-2032)
GV4.8	Dorfstrasse, Seedorf: Umgestaltung Ortsdurchfahrt (weiterentwickelt)	Kanton Uri (AfT)	B (2028-2032)
GV4.9	Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime (neu)	Gemeinde Altdorf	B (2028 - 2032)
GV4.10	Gotthardstrasse, Silenen: Einrichtung einer Kernfahrbahn (neu)	Kanton Uri (AfT)	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung
GV4.11	Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum (neu)	Gemeinde Erstfeld	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung
GV4.12	Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (neu)	Kanton Uri (ARE)	AvE Sofortmassnahme / Eigenleistung
GV4.13	Mobilitätsmanagement (weiterentwickelt)	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe

Tabelle 9 Massnahmen Gesamtverkehr

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Die Gesamtverkehrsmassnahmen sind von besonderer Bedeutung, da sie gleich mehrere Verkehrsmittel positiv beeinflussen. Damit unterstützen die Massnahmen die Umsetzung verschiedener Teilstrategien. Die Beeinflussung der Einstellung und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung (Teilstrategie V8) ist neben der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Die Massnahmen zielen in unterschiedlicher Weise auf eine Verlagerung vom MIV auf andere Verkehrsmittel ab (Teilstrategien V2, V4, V5) und erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Teilstrategie V6). Sie bewirken eine Aufwertung des Strassenraums und fördern eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs (Teilstrategie V3)

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Die geplanten Massnahmen verbessern durch eine gesamtheitliche Betrachtung, Planung und Gestaltung der Räume sowie die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden die Qualität des Gesamtverkehrssystem (WK 1). Die Aufwertung der Strassenräume im Siedlungsgebiet und die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs fördern die Aufwertung der öffentlichen Räume (WK 2) und erhöhen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (WK 3). In ihrer Gesamtheit haben die Massnahmen zu Ziel das Verkehrssystem so weiterzuentwickeln, dass der Ressourcenverbrauch durch den Verkehr vermindert wird sowie die Umweltbelastung reduziert werden kann (WK 4).

9.4 Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Zur Pflege und Förderung der Zusammenarbeit der Gemeinden, des Kantons und weiteren Akteuren sowie zum Aufbau eines Monitorings und der Verbesserung der Datengrundlagen sind drei Massnahmen vorgesehen:

Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
Z4.1	Dialogplattform Agglomeration	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe
Z4.2	Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal	Kanton Uri (ARE)	A (2024 – 2028)
Z4.3	Datengrundlagen	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe

Tabelle 10 Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Zusammenarbeit im unteren Reusstal über die administrativen Grenzen hinweg gepflegt wird (Z1), der Wissensaustausch erfolgt und dass die Wirkung der Massnahmen des AP überprüft werden können, um künftig darauf reagieren zu können (Z2).

Wirkung der Massnahmen gemäss Wirkungskriterien (WK) Bund

Mit einer funktionierenden Zusammenarbeit und dem regelmässigen Wissensaustausch wird gewährleistet, dass die Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung überkommunal abgestimmt wird und eine kohärente Raumentwicklung erfolgt. Nur mit einer kohärenten Raumentwicklung kann sichergestellt werden, dass die Wirkungen (WK1-4) der einzelnen Massnahmen auch zum Tragen kommen.

9.5 Übergeordnete und nationale Massnahmen

Im Perimeter oder angrenzend an den Perimeter des Agglomerationsprogramms sind verschiedene übergeordnete oder nationale Massnahmen in Planung oder Umsetzung. Diese werden ebenfalls in der Massnahmendokumentation beschrieben, wo sich auch eine Beschreibung der Abhängigkeiten mit der Agglomeration und der Wirkung befindet

Nr.	Massnahmentitel
ÜM4.1	N4 Neue Axenstrasse
ÜM4.2	Zweite Bauetappe NEAT (SIS):
ÜM4.3	Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen
ÜM4.4	Halbanschluss A2
ÜM4.5	Kantonsbahnhof Altdorf

10. Umsetzung

10.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Vereinbarkeit mit Vorgaben des Bundes

Das AP URT 4G enthält keine Widersprüche zu Zielen und Grundsätzen des Schweizerischen Raumplanungsgesetzes, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes. Weiter stimmt das Agglomerationsprogramm mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten überein. Untergeordnete Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung, die bei der Umsetzung von konkreten Massnahmen bestehen können, müssen im Rahmen der Planung, Projektierung und Umsetzung in den dafür vorgesehenen Prozessen und Verfahren gelöst werden.

Vereinbarkeit mit Vorgaben des Kantons

Das AP URT 4G ist auf den KRP abgestimmt und in die Überarbeitung des KRP eingeflossen. So sind die Ziele und Teilstrategien im Einklang mit dem KRP, resp. konkretisieren diesen für den Raum des AP URT. Die auf kantonaler Ebene relevanten verkehrlichen Massnahmen sind im KRP festgesetzt (v.a. Kantonsbahnhof und WOV) oder entsprechen dem Richtplantext (z. B. Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen AA 5.6-1). Auch die Massnahmen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung entsprechen den Stossrichtungen des KRP. Die Siedlungsmassnahmen präzisieren die Vorgaben des KRP und unterstützen so dessen Umsetzung. Entsprechend finden sich keine Widersprüche zwischen dem KRP und dem AP URT 4G.

10.2 Finanzielle Tragbarkeit

Kostenrahmen für AP URT

Für die Darlegung der finanziellen Tragbarkeit der Kosten für die Massnahmen des AP URT 4G werden nur die Infrastrukturkosten (Investitionskosten) betrachtet, welche nicht durch andere Bundesmittel finanziert werden. Das bedeutet, dass die finanziellen Konsequenzen der übergeordneten verkehrlichen Massnahmen hier nicht behandelt werden. Bei den Massnahmen für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung, den Massnahmen zur Zusammenarbeit sowie bei einzelnen Verkehrsmassnahmen fallen moderate Kosten (v.a. Planungskosten) an, welche von der Agglomeration resp. den entsprechenden Gebietskörperschaften im Rahmen ihrer regulären Aufgabenerfüllung getragen werden können. Diese Kosten werden im AP 4G nicht beziffert.

Total 36 Massnahmen

Das AP URT 4G beinhaltet insgesamt 36 Massnahmen, davon vier Massnahmenpakete mit bis zu acht Teilmassnahmen (Teilmassnahmen Siedlung nicht separat gezählt). Es handelt sich um Sofortmassnahmen (d.h. Umsetzung vor 2024) sowie um Massnahmen im A- und B-Horizont. Mögliche Massnahmen im C-Horizont werden im AP 4G nicht konkret beschrieben und keine Kosten geschätzt. Die Kostenfolgen des Agglomerationsprogramms zeigen sich wie folgt:

	Investitionskosten Kanton	Investitionskosten Gemeinden	Investitionskosten Dritte	Investitionskosten Total
A-Massnahmen (2024-2028)	Fr. 13’485’000	Fr. 19’720’000	-	Fr. 33’205’000
B-Massnahme (2028-2032)	Fr. 28’670’000	Fr. 5’900’000	-	Fr. 34’570’000
Eigenleistungen und Sofortmassnahmen	Fr. 314’000	Fr. 360’000	Fr. 100’000	Fr. 774’000
Total Investitionskosten	**Fr. 42’469’000**	**Fr. 25’980’000**	**Fr. 100’000**	**Fr. 68’549’000**

Tabelle 11: Kosten des Agglomerationsprogramms 4G

Finanzielle Tragbarkeit bekräftigt

Mit den Gemeinderatsbeschlüssen sowie mit dem Regierungsratsbeschluss des Agglomerationsprogramms stimmen die Organe dem Agglomerationsprogramm zu und erklären sich bereit, die Massnahmen, die in ihrer Zuständigkeit liegen, umzusetzen und im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu finanzieren.

10.3 Umsetzungskontrolle

ARE-UR zuständig für Umsetzungskontrolle

Der Kanton Uri als Trägerschaft stellt die Umsetzung der in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Massnahmen sicher und verfolgt den Planungsfortschritt der weiteren Massnahmen. Zuständige Stelle dafür ist das Amt für Raumentwicklung.

Umsetzungsbericht 3G

Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4G wurde per 31. Dezember 2020 sowie vorgängig in Gemeindegesprächen der Stand der Umsetzung der Massnahmen des AP 3G abgefragt. Diese Informationen sind in den Umsetzungsbericht eingeflossen (vgl. Kapitel 4).

Umsetzungskontrolle periodisch gemäss Vorgaben ARE-CH

Das Amt für Raumentwicklung fragt zu den vom ARE-CH vorgegebenen Stichtagen von den Massnahmenträgern die Mittelbeanspruchung sowie den Baufortschritt im jeweiligen Jahr sowie für die weiteren Jahre ab und erstattet dem ARE-CH Bericht. Zusätzlich wird jährlich bei den Massnahmenträgern der Umsetzungsstand aller Massnahmen abgefragt. Diese Informationen dienen für den Umsetzungsbericht für künftige Generationen des Agglomerationsprogramms. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass allfällige Verzögerungen bei der Umsetzung der Massnahmen frühzeitig erkannt werden.

A1 Tabelle Umsetzungsreporting

A3 - A-MASSNAHMEN (A-LISTE) DER 3. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.2

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten						Kostenstand Bundes-beitrag	Umsetzung				
					Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung		Aktueller Stand		Leistungs-vereinbarung					
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Kosten (April 2016)	Priorität ABC	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Kosten (April 2016)	Baubeginn/ Umsetzungs beginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	Unteres Reusstal	1201.3.076	MIV3.1, GV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	25.69	A	25.69	A	25.69	2016	8.99	2022	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Hängige Einsprachen	
	Unteres Reusstal	1201.3.077	FV3.1, 3.3, 3.4, 3.5	Paket LV A-Liste	9.00	A	8.46	A	8.46	2016	2.96	2020	2025	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Unteres Reusstal	1201.3.079	GV3.2, 3.3	Paket VM A-Liste	0.60	A	0.57	A	0.57	2016	0.20	2025	2025	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängig von Umsetzung 1201.3.076	
	Unteres Reusstal	1201.3.084	IM3.1, IM3.2	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost	14.50	A	14.50	A	14.5	2016	5.08	2019	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	

Av3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - VERKEHR DER 3. GENERATION
vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten					Umsetzung				
					Angaben Einreichung Agglomeration		Überprüfung Bund und Leistungs-vereinbarung	Aktueller Stand						
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investi-tionen	Priorität ABC	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	Aktuellste Kosten-schätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kosten-schätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)
	Unteres Reusstal	1201.3.029	FV3.2	Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)	1.69		Av E	1.69	2016	2019	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Unteres Reusstal	1201.3.034	ÖV3.1	Umsetzung Buskonzept 2021	0.00		Av E	0	2020	2021	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Unteres Reusstal	1201.3.035	GV3.6	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen	0.25		Av E	0.25	2016	2017	2018	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	ausgeführt
	Unteres Reusstal	1201.3.038	GV3.5	Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf	0.99	AvE	Av E	0.99	2016	2019	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	ausgeführt
	Unteres Reusstal	1201.3.044	GV3.8	Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf	6.70		Av E	6.7	2016	2020	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	befindet sich im Bau
	Unteres Reusstal	1201.3.049	GV3.12	Mobilitätsmanagement	0.00		Av E	0	2020	2021	2024	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen	
	Unteres Reusstal	1201.3.074	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Gestaltungsplan (Vorleistung)	0.20		Av E	0.2	2016	2022	2022	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Leichte planerische Änderung der Massnahme	Neue redimensionierte Massnahme im AP4G (GV4.8)

As3/Bs3 - NICHT MITFINANZIERBARE MASSNAHMEN - SIEDLUNG DER 3. GENERATION

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation, Kapitel 3.1

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

						Umsetzung				
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Zeithorizont (laut Leistungsvereinbarung)	Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)
	Unteres Reusstal	1201.3.057	L3.4	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	As	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		L4.3
	Unteres Reusstal	1201.3.059	L3.3	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiete Bodenwald	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		L4.2
	Unteres Reusstal	1201.3.060	L3.1	Umsetzungsplanung "Aufwertung Kulturlandschaft"	As	2021	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		L4.1
	Unteres Reusstal	1201.3.062	S3.1	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		-
	Unteres Reusstal	1201.3.063	S3.6	Konzept "Förderung Siedlungsökologie"	As	2021	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Umsetzung Teil der Programmvereinbarung BAFU 2020-2024	Konzept zur Siedlungsökologie (inkl. Siedlungsränder) 2021 gestartet	-
	Unteres Reusstal	1201.3.064	S3.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S4.2
	Unteres Reusstal	1201.3.065	S3.7	Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern	As	2019	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		L4.7
	Unteres Reusstal	1201.3.066	L3.2	Erarbeitung Vernetzungskonzept	As	2020	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung	Wird im Rahmen der laufenden Erarbeitung des kantonalen Naturschutzkonzeptes und des Konzeptes zur Siedlungsökologie mitbearbeitet (beide Konzepte sind in Bearbeitung)	L4.1
	Unteres Reusstal	1201.3.069	L3.5	Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete	As		Planungsstopp / Sistierung	Andere Gründe: Umsetzung im Rahmen des Radwegkonzepts und Schwachstellenbehebung Fussverkehr	Vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	-
	Unteres Reusstal	1201.3.070	S3.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	As	2022	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S4.3
	Unteres Reusstal	1201.3.061	S3.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung	Bs	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S4.4
	Unteres Reusstal	1201.3.067	S3.5	Entwicklungsschwerpunkte	Bs	2023	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung		S4.5

B3 - B-MASSNAHMEN DER 3. GENERATION (B-Liste)

vgl. Leistungsvereinbarung 3. Generation Kapitel 3.3

Legende
ist obligatorisch von Agglomeration auszufüllen
ist von Agglomeration auszufüllen, wenn zutreffend
vom ARE ausgefüllt

					Investitionskosten						Umsetzung					
					Angaben Einreichung		Überprüfung Bund und Leistungsvereinbarung		Aktueller Stand							Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Kl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code (3.G)	Massnahme - Nr. (Agglo) (3.G.)	Massnahme	Kosten Investitionen	Priorität ABC	Kosten (April 2016)	Priorität ABC	Aktuellste Kostenschätzung inkl. Teuerung (Mio.)	Jahr aktuellste Kostenschätzung (JJJJ)	Baubeginn/ Umsetzungsbeginn (JJJJ)	Inbetriebnahme (JJJJ)	Umsetzungstand	Begründung	Bemerkungen (optional) (max. 5 Zeilen bei 6 cm Spaltenbreite)	Massnahme - Nr. (Agglo) (4.G.)
	Unteres Reusstal	1201.3.046	IM3.3	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	6.50	B	6.50	B	6.5	2016	2028	2030	grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre)	Wesentliche planerische Änderung der Massnahme		IM4.1
	Unteres Reusstal	1201.3.078	FV3.6	Paket LV B-Liste	6.15	B	6.15	B	6.15	2016	2028	2027	kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre)	Andere Gründe: Abhängigkeit zur Umsetzungsplanung des AFT		FV4.3
	Unteres Reusstal	1201.3.082	GV3.4	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.50	B	1.50	B	1.5	2016	2024	2027	im SOLL	Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen		GV4.7

A2 Übersicht Fussverkehrsschwachstellen

Gemeinde	Standort	Nr.	Problembeschrieb	Zuständigkeit	Umgang mit Schwachstelle	Planungshorizont
Altdorf	Aldi - Schiess-hüttenweg	AL01	fehlende Verbindung für Fuss- und Veloverkehr	Gemeinde	Behebung durch "Neue Fussverkehrsverbindung Aldi – Schiesshüttenweg, Altdorf"	C
Altdorf	Perronunterführung Bahnhof	AL02	fehlende Verbindung	Gemeinde	Behebung durch AP 3G-Massnahme IM3.1 (Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West, Teilmassnahme 3: Verlängerung Personenunterführung).	A (AP 3G)
Altdorf	Steinmatt Ost	AL03	fehlende Verbindung durch das noch unbebaute Gebiet Steinmatt Ost	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Altdorf	Wegmattgässli	AL04	Privatweg, wird jedoch von Velo- und Mofafahrer verwendet, wobei Konflikte mit dem Fussverkehr entstehen.	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Altdorf	Innerorts	AL05	enge Platzverhältnisse und Dominanz des MIV beeinträchtigen die Sicherheit, wenig attraktiv für Fussgänger	Kanton	Behebung durch "Umgestaltung Altdorf innerorts" (GV4.7)	B
Altdorf	Bahnhofstrasse	AL06	Schulwegsicherheit, momentan wenig attraktiv für den Fussverkehr, Bedeutung der Bahnhofstrasse als Zubringer steigt mit der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs	Kanton	Die Planung (K25 Bahnhofstrasse) ist momentan noch nicht reif/weit fortgeschritten für eine Umgestaltung. Im Zusammenhang mit dem FlaMa WOV in Altdorf, Umsetzung Tempo-30-Zone bis Knoten Baumgarten-/Birkenstrasse vorgesehen (bereits publiziert).	C
Altdorf	Reussacherstrasse	AL07	wenig attraktiv für den Fussverkehr, Werkverkehr	Gemeinde	Behebung durch "Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf" (FV4.2.1)	A
Attinghausen	Verzweigung Reussbrücke	AT01	Platzverhältnisse, Verkehrsaufkommen	Kanton	Wird im Rahmen der FVV-Brücke Attinghauserstrasse (Massnahme aus AP 3G) mit umgestaltet.	A (AP 3G)
Attinghausen	Verzweigung Kummetstrasse / Gändlistrasse / Schulhausweg	AT02	gefährliche Verzweigung, vor allem da es ein hoch frequentierter Schulweg ist; - Morgens und mittags viel Verkehr, tendenziell wird zu schnell gefahren (subjektive Wahrnehmung);	Gemeinde	Behoben durch "Attinghausen: Aufwertung "Ring um Attinghausen" (GV4.1.4)	A

			Sichtweiten sind teilweise nicht optimal; Haltestelle: wenn zwei Busse der Auto AG Uri gleichzeitig stehen, Übersicht sehr schlecht und Platz reicht nicht aus, ohne dass die Busse in den Strassenkörper der Kummetstrasse reichen			
Attinghausen	Verzweigung Klosterweg / Walterfürststrasse	AT03	Haltestelle an enger Stelle der Strasse, schlechte Sichtweiten, wenn von Klosterweg in Walterfürststrasse kommend, Querung nicht signalisiert, hoch frequentierter Schulweg	Gemeinde	Verbesserung durch "Attinghausen: Aufwertung "Ring um Attinghausen" (GV4.1.4)	A
Attinghausen	Verzweigung Plätzli	AT04	Fusswege teils unübersichtlich (Bereich Entsorgungsstelle), viel Verkehr morgens / mittags / abends, hoch frequentierter Schulweg, Haltestellenstandort nicht optimal	Gemeinde	Verbesserung durch "Attinghausen: Aufwertung "Ring um Attinghausen" (GV4.1.4)	A
Attinghausen	Querung Sportplatz	AT05	Reussstrasse stark befahren (MIV und RV), Querung in Zukunft (nach Sanierung Sportplatz) hoch frequentiert, subjektiv zu hohe Geschwindigkeit auf Reussstasse	Gemeinde	Behoben durch "Attinghausen: Aufwertung "Ring um Attinghausen" (GV4.14)	A
Bürglen	Gotthardstrasse / Langmattgasse	BU01	Gotthardstrasse mit ca. 12'000 Fahrzeugen pro Tag, Fussgängerquerungen (Schulweg)	Kanton	Der Knoten Gotthardstrasse/Bürglergrund/Langmattgasse wird im Zusammenhang mit dem Knoten (Kreisel) Schächen angepasst (AP 3G, GV3.1). Dieser wiederum schliesst an die WOV an.	Zeitplan offen, gemeinsames Projekt von Kanton und Gemeinde aufgegleist, abhängig von Umsetzung WOV
Bürglen	Gotthardstrasse / St. Raphaelsweg	BU02	Querung auf Seite Urnertor ist sehr unübersichtlich, Schulweg	Kanton	Der Knoten beim St. Raphaelsweg wird erst im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Abschnitts Bürglergrund bis Grundgasse/Grenzgasse verbessert werden können.	Zeitplan offen, gemeinsames Projekt von Kanton und Gemeinde aufgegleist, abhängig von Umsetzung WOV
Bürglen	Kirchplatz / Gosmer	BU03	Führung der Fussgänger schlecht ersichtlich, Konflikt Fussgänger und Kirchgänger mit PW's.	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-

Bürglen	Klausenstrasse / Gerbe	BU04	eingeschränkte Sichtweiten bei Fussgängerquerung, Lage der Querung in Kurve	Kanton	Behoben durch "Bürglen: Klausenstrasse, Gerbe" (FV4.1.1)	A
Bürglen	Klausenstrasse / Dorf	BU05	Trottoir auf Kurveninnenseite ist sehr schmal (verjüngt), unübersichtlich, zudem Bereich EWA-Kurve optimieren	Kanton	Behoben durch "EWA-Kurve, Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung" (FV4.2.3)	A
Bürglen	Klausenstrasse / Breitengassen	BU06	Fussgängerstreifen zwischen den Strassen Breitengasse Nord und Breitengasse Süd fehlt.	Kanton	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; kein zusätzlicher FGS vorgesehen da Frequenzen/Querungsbedürfnis zu gering)	-
Bürglen	Klausenstrasse / Restaurant Gasthof	BU07	Querung fehlt	Kanton	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Bürglen	Klaussenstrasse St. Sebastian - Restaurant Brügg	BU08	Querung fehlt	Kanton	Zur Behebung der Schwachstelle ist bei der Querung Klausenstrasse/St. Sebastian der Bau einer Schutzinsel im Bereich der vorhandenen Bushaltestelle vorgesehen. Aus finanziellen Gründen und verbunden mit Priorisierungsfragen wird dieses Vorhaben in der nächsten Generation (AP 5G) aufgenommen	C
Erstfeld	Dayweg Nord	ER01	Lücke im Gebiet Wasserschaft und dadurch fehlende Verbindung zum Bahnhof Erstfeld	Gemeinde	Behebung durch "Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg" (FV4.2.4)	A
Erstfeld	Dayweg Süd	ER02	Konflikte mit dem Veloverkehr, Verbindung zum Altersheim zu knapp bemessen (Platzmangel)	Gemeinde	Behebung durch "Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg" (FV4.2.4)	A
Erstfeld	Spannort	ER03	Platzmangel führt zu Umwegen	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Erstfeld	Personenunterführung Schlossbergstrasse	ER04	Enge Unterführung	Gemeinde	Behebung durch Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld (FV4.2.7)	A
Erstfeld	Verbindung Bahnhof	ER05	fehlende Verbindung vom Bahnhof zur Schule	Gemeinde	Schwachstelle liegt im Perimeter Testplanung Gesamtstrategie Zentrum (GV4.11), Lösungsfindung im Rahmen der Testplanung	Sofortmassnahme, anschliessen zu definieren

Erstfeld	Unterführung Zieri (Steinbruch)	ER06	fehlende Verbindung entlang der Kantonsstrasse, sehr eng und kein Trottoir	SBB	Die Schwachstelle steht in Abhängigkeit mit den SBB, eine alternative Linienführung über den Reussdamm besteht	-
Erstfeld	Gotthardstrasse Süd	ER07	wenig attraktiv für den Fussverkehr	Kanton	Im Zusammenhang mit der Testplanung Erstfeld wird der nördliche Teil der Gotthardstrasse im Bereich Bahnhof überplant. Weiter südlich sind noch keine reifen Planungen vorhanden. Nur die Studie "Oberdorf" gibt erst Ideen, wie die Gotthardstrasse auf dem Abschnitt umgestaltet werden könnte.	C
Erstfeld	Ryssboogä	ER08	fehlende Brücke über die Reuss	Kanton (Wanderweg- und Bikefachstelle)	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	Erledigt (bereits gebaut und in Betrieb)
Erstfeld	Bahnhofplatz	ER09	Mangelhafte Sicherheit ÖV-Benutzer, fehlende Hindernisfreiheit	Kanton	Behebung durch Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung (IM4.1)	B
Flüelen	Höhenstrasse-Axenstrasse	FL01	Strasse wird von Fussgängern viel gequert, obwohl keine Querung vorhanden ist	Kanton	In unmittelbarer Gehdistanz der identifizierten Schwachstelle befindet sich eine Fussgängerunterführung. Die Schwachstelle wird im AP 4G nicht weiter verfolgt	-
Flüelen	Zugang Unterführung Strandbad	FL02	Einziger Zugang im Mischverkehr, nur 3m breit, Konflikt mit MIV	Gemeinde	Behebung durch "Zugang Seestrasse ab Axenstrasse, Flüelen" (FV4.5)	Sofortmassnahme
Flüelen	Einmündung Bitzmätteli / Kirchstrasse	FL03	Privatweg führt unübersichtlich in die Kirchstrasse	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Flüelen	Kreuzung Kirchstrasse / Weg	FL04	Zwei Fusswegverbindungen queren die Kirchstrasse, unübersichtliche Situation	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Flüelen	Knoten Höhenstrasse / Langmatt	FL05	Viel Fussverkehr, Zugang Schulhäuser	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Flüelen	Koten Matte / Kirchstrasse	FL06	Viel Fussverkehr, Zugang Schulhäuser	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-

Flüelen	Einmündung Matte / Axenstrasse	FL07	Einmündung direkter Schulweg auf Trottoir der Axenstrasse, Konflikt Fuss- und Veloverkehr	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Flüelen	Axenstrasse Haus 32 / Matte	FL08	Konflikt mit dem Veloverkehr, Verhalten der Schulkinder auf dem Schulweg problematisch	Kanton	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Flüelen	Allmendstrasse / Werkhof A2	FL09	fehlende Querung, Querung im Strassenbereich der Nationalstrasse sehr gefährlich	Kanton	Behoben durch "Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Bahnhofstrasse" (FV4.3.3)	B
Schattdorf	Acherlistrasse	SC01	Anbindung Wohngebiet Acherli an Ortszentrum und Schule ist nicht optimal, Konflikt Fussverkehr - MIV	Gemeinde	Behoben durch "Acherli, Schattdorf: Erschliessung Quartier für Fuss-/Veloverkehr" (FV4.2.5)	A
Schattdorf	Ried, Rynächt	SC02	Lücke zwischen kommunalem und kantonalem Fusswegnetz	Gemeinde, Kanton	Behoben durch "Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr" (GV4.3)	A
Schattdorf	Umfahrungsstrasse	SC03	Zukünftig mehr MIV, nicht mehr attraktiv für Fussverkehr	Gemeinde	Schwachstelle behoben: Im Jahr 2020 wurden Bauarbeiten (Sanierung Umfahrungsstrasse, gehbehindertengerechte Umgestaltung der Haltestelle Chastelen und Ausstattung Fussgängerquerung mit Mittelinsel) ausgeführt, welche als wichtige Vorleistungen zur schrittweisen Umsetzung des Gesamtprojekts beitragen.	Erledigt
Schattdorf	Schächenwald	SC04	fehlende Verbindung durch Schächenwald über den Schächen	Kanton	Aktuell verhindert die derzeitige Nutzung auf dem RUAG-Areal eine sichere FVV-Verbindung über den Schächen. Weiter westlich und weiter östlich gibt es bestehende FVV-Querungen. Die Schwachstelle wird durch "Schächenquerung: Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald" angegangen.	C
Schattdorf	Dorfkern	SC05	zum Teil schmale Trottoirs, fehlende behindertengerechte Bushaltestelle	Gemeinde	Behoben durch "Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf" (GV4.1.2)	A
Schattdorf	Militärstrasse	SC06	fehlende Attraktivität für Fussverkehr, gefährlicher Knoten	Gemeinde	Behoben durch "Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung" (GV4.2)	A
Schattdorf	Schächenwald	SC07	fehlende Verbindung Schächenwald - Kreisel Schächen	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-

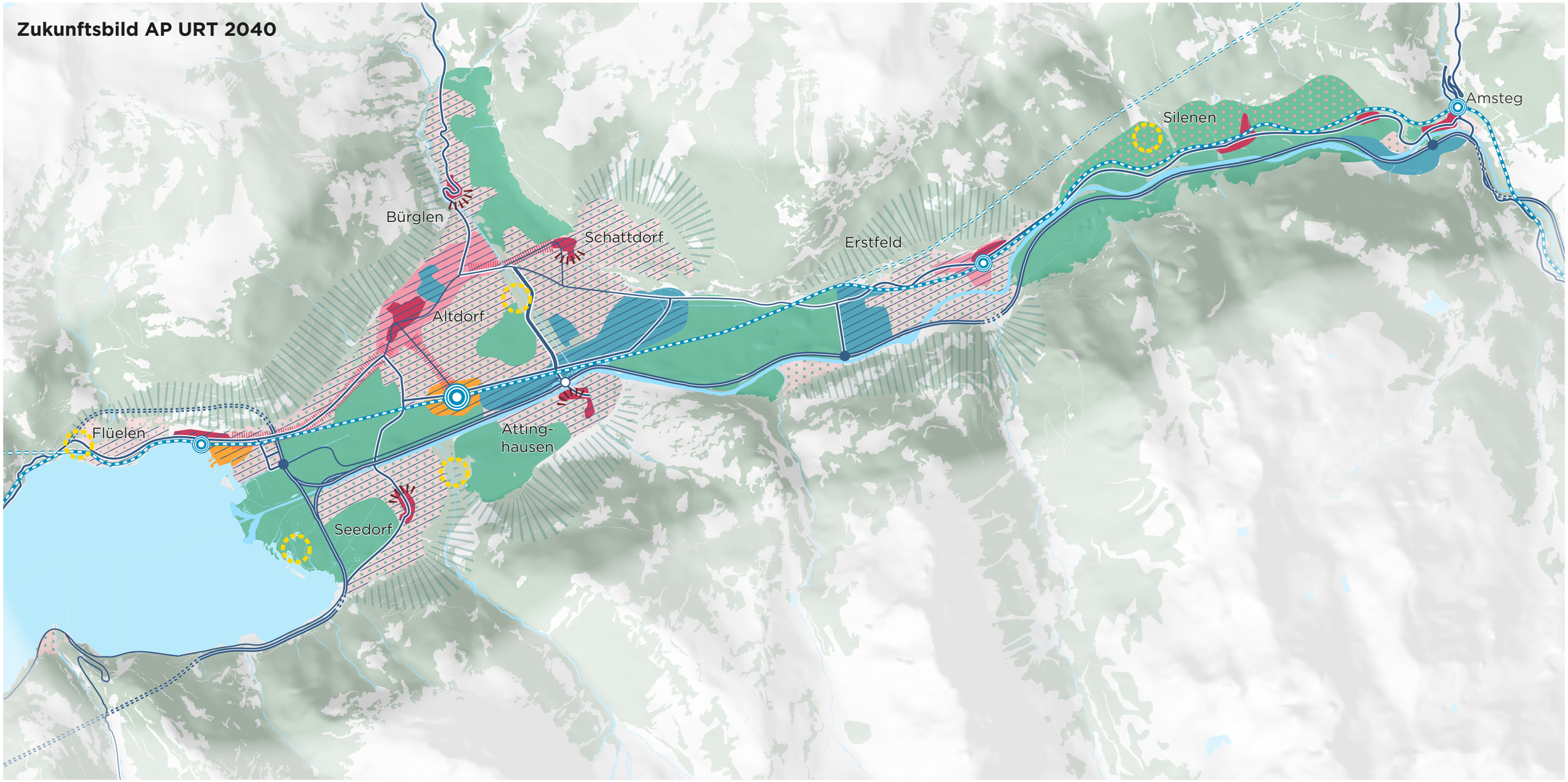
Seedorf	Dorfstrasse	SE01	Fehlendes Trottoir südlich der Dorfstrasse im Abschnitt Untere Feldgasse bis Dorfstrasse 15, Keine Sicherheitsdistanz zu Hauseingängen und Ausfahrten	Kanton	Umbau des Trottoirbereichs auf der Südseite der Strasse bei der Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts (Abschnitt Untere Feldgasse bis kurz vor Reussstrasse) eingeplant. Als temporäre Verbesserung Fussgängersicherheit werden bei der Sanierung der Dorfstrasse die Gehwegbereiche auf der gegenüberliegenden Strassenseite die Randsteine auf 7 cm erhöht. Umsetzung im Rahmen von GV4.8	B
Seedorf	Dorfstrasse	SE02	Querung Dorfstrasse für Schulweg aus Bodenwaldstrasse und obere Feldgasse. Unübersichtliche Kurvenlage	Kanton	Im Zusammenhang mit der hindernisfreien Umgestaltung der Bushaltestelle Seedorf, Dorf wurde eine Schutzinsel beim FGS Dorfstrasse (östlich der Kurve) erstellt, die teilweise einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit leisten kann. Die Schwachstelle ist bei der Umgestaltung der Dorfstrasse zu berücksichtigen bzw. zu beheben. Der bestehende Fussgängerstreifen beim Waldheim bleibt bis zu einer besseren Lösung bestehen. Umsetzung im Rahmen von GV4.8	B
Seedorf	Dorfstrasse	SE03	Fehlendes Trottoir entlang der Liegenschaften Dorfstrasse 65, 66 und Bodenwaldstrasse 2	Kanton	Derzeit kein zusätzliches Trottoir vorgesehen. Wäre nur im Zusammenhang mit einer Verschiebung der vorhandenen Bushaltestelle möglich. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Dorfstrasse zu prüfen. Derzeit keine Finanzmittel zur Verfügung.	-
Seedorf	Dorfstrasse	SE04	Fehlendes Trottoir westlich der Dorfstrasse im Abschnitt Dorfstrasse 85 bis 91, Keine Sicherheitsdistanz zu Hauseingängen und Ausfahrten, unübersichtliche Ausfahrten	Kanton	Derzeit kein zusätzliches Trottoir vorgesehen. Entlang der Landwirtschaftlichen Fläche ist einseitiges Trottoir vorhanden. Im Zusammenhang mit einer Sanierung der Strasse zu prüfen. Derzeit keine Finanzmittel zur Verfügung.	-
Seedorf	Dorfstrasse	SE05	Die neu erstellten Parkplätze bei GIPO und an der Weidstrasse ergänzen das Angebot für die bestehende öffentliche Infrastruktur der rollerhalle, MZH, Turnhalle usw., Wechsel der Strassenseite ohne Fussgängerstreifen erforderlich, Bushaltestelle nicht direkt zugänglich	Kanton	Fussverkehrsproblematik und Bushaltestelle behoben mit Massnahme S4.2.8	A
Seedorf	Wyerstrasse	SE06	Fehlende Fusswegverbindung, Abschnitt mit LKW-Verkehr	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-

Seedorf	Dorfstrasse	SE07	Schulweg aus unterer Feldgasse, Attinghausen; Querung der Dorfstrasse in die Wydenmatt; fehlende Übersicht von Südseite	Kanton	Die Schwachstelle steht in Abhängigkeit zur Umgestaltung der Dorfstrasse und der Schwachstelle SE01; Aktuell keine Massnahme vorgesehen; Massnahme in künftigen AP vorzusehen.	A
Seedorf	obere Feldgasse	SE08	Fehlendes Trottoir entlang der oberen Feldgasse	Gemeinde	Behoben durch "Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindung" (FV4.2.6)	A
Seedorf	Gitschenstrasse	SE09	Umweg, kein direkter Zugang zur Bushaltestelle	Gemeinde	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Seedorf	Studenstrasse - GIPO	SE10	Attraktiver Verbindungsweg zur Ergänzung des Naherholungsangebots fehlt	Gemeinde	Die Erstellung eines Verbindungswegs zwischen Studenstrasse - GIPO Seedorf ist vorgesehen. Aufgrund des grossen Konflikts mit dem Wildlebensraum handelt es sich um ein langfristiges Vorhaben.	C
Seedorf	Dorfstrasse	SE11	Hauptschulweg von Seedorf, Bestehendes Trottoir für die Nutzung zu schmal, wenig attraktiv, Gefahrenpotenzial hoch	Kanton	Derzeit keine Massnahmen am Trottoir entlang der Dorfstrasse vorgesehen.	-
Silenen	Unterführung Zieri (Steinbruch) (vgl. ER06)	SI01	fehlende Verbindung entlang der Kantonsstrasse, sehr eng und kein Trottoir	Kanton	Die Schwachstelle steht in Abhängigkeit mit den SBB, eine alternative Linienführung über den Reussdamm besteht	-
Silenen	Plattentalbach	SI02	Mit dem Velo muss die Strasse gequert werden, Velofahrer benutzen das Trottoir	Kanton	Behoben durch Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch - Plattentalbach (FV4.3.2)	B
Silenen	Bushaltestelle Ellbogen/Kapellen	SI03	Fehlende Querung bei der Bushaltestelle	Kanton	Problemdruck klein; Verbesserungswirkung gering/lokal; Aktuell keine Massnahme vorgesehen, in künftigen AP zu prüfen.	-
Silenen	Bushaltestellen Amsteg / Postplatz	SI04	Platzmangel und unübersichtliche Situation wegen Lage in einer Kurve, nicht behindertengerecht	Kanton	Behoben durch "Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz" (IM4.2)	B
Silenen	Grund	SI05	hohes Tempo des MIV, fehlende Querungsmöglichkeit	Kanton	Abklärung für die Umsetzbarkeit von Massnahmen laufen derzeit (ASTRA ist Grundeigentümer des Anschlussknotens Gotthardstrasse/Autobahnanschluss)	Eigenleistung

Tabelle 12: Problemstellenkataster, Fussverkehrschwachstellen und Umgang mit Schwachstellen im Rahmen des AP 4G, Stand Mai 2021.

A3 Zukunftsbild

Zukunftsbild AP URT 2040



Siedlung

- Urbanes Rückgrat
- Ortskern
- Transformierte Gebiete
- Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Wichtige Verbindungsachsen
- Wohnen mit Aussicht

Landschaft

- Grüngürtel
- Landschaftskammern
- Streusiedlung
- Naherholungsschwerpunkte

Verkehr

- Bahnlinie
- Bahntunnel
- Multimodale Drehscheibe
- Kantonsbahnhof / Multimodale Drehscheibe
- Nationalstrasse / Hochleistungsstrasse
- Basisnetz
- Ergänzungsnetz und weitere wichtige Sammelstrassen
- WOV
- Strassentunnel
- Autobahnvollanschluss
- Autobahnhalbanschluss
- Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz

Information

- Wald
- See
- Fliessgewässer

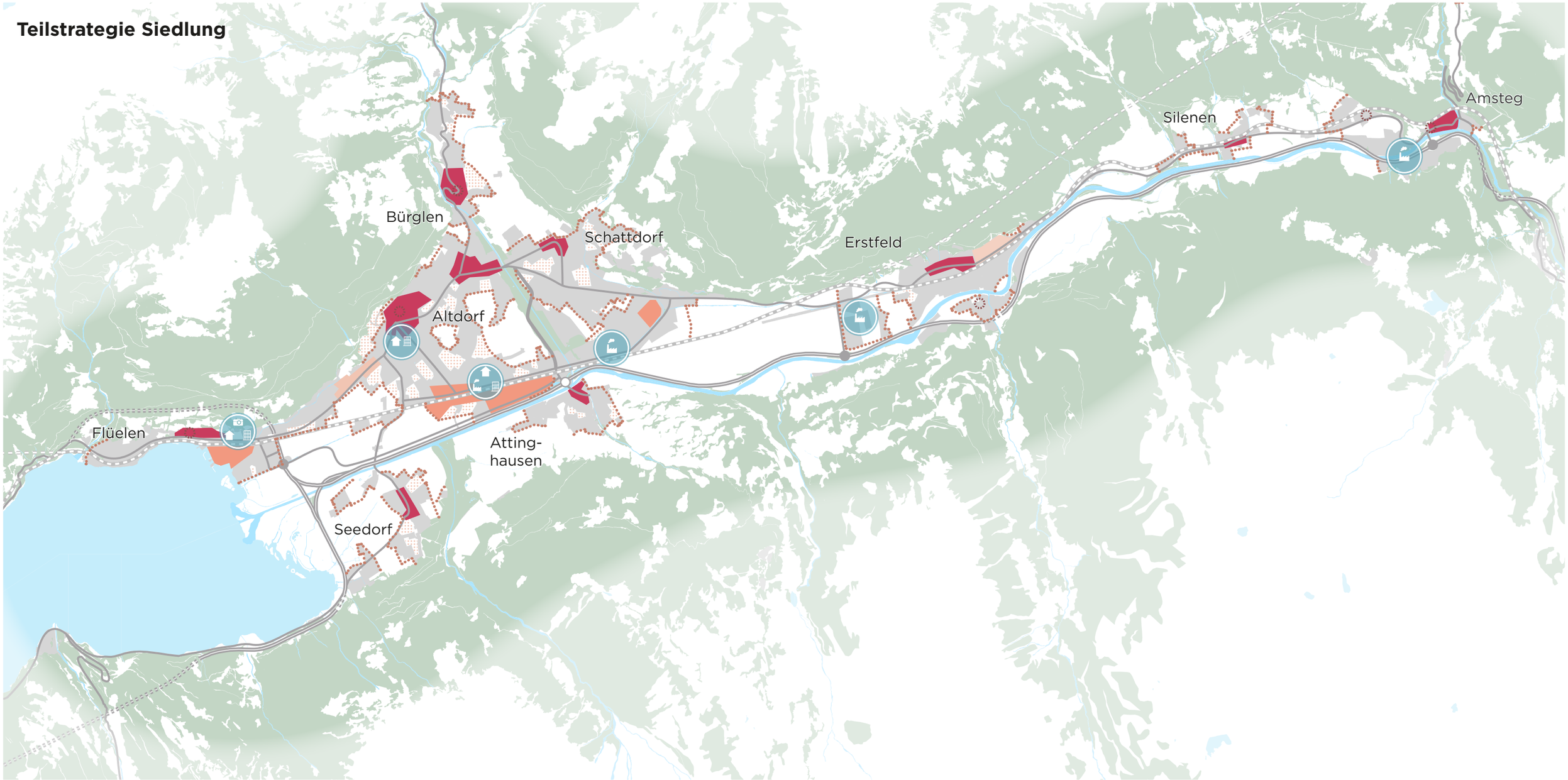
EBP

0 500 1000 1500m

Stand: 11.5.21
Landeskarte: © swisstopo

A4 Teilstrategiekarten

Teilstrategie Siedlung



S1 Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten

- Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen begrenzen, Siedlungsränder sorgfältig gestalten
- Siedlungsbegrenzungslinien gemäss KRP

S2 Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln

- Bestand quartierspezifisch erneuern, Erhöhung der Siedlungsqualität und attraktive Frei- und Grünräume anstreben
- Sanierungsbedürftige Quartiere aufwerten
- Landwirtschaftlich genutzte Grünräume durchlässig gestalten

S3 Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben

- Verdichtungsgebiete
- Entwicklungsschwerpunkte
- Funktion Entwicklungsschwerpunkt: Wohnen / Dienstleistung / Gewerbe und Industrie / Tourismus

S4 Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern

- Gebiete zur Stärkung der Zentrumsfunktion
- Historische Ortskerne erhalten und aufwerten

Information

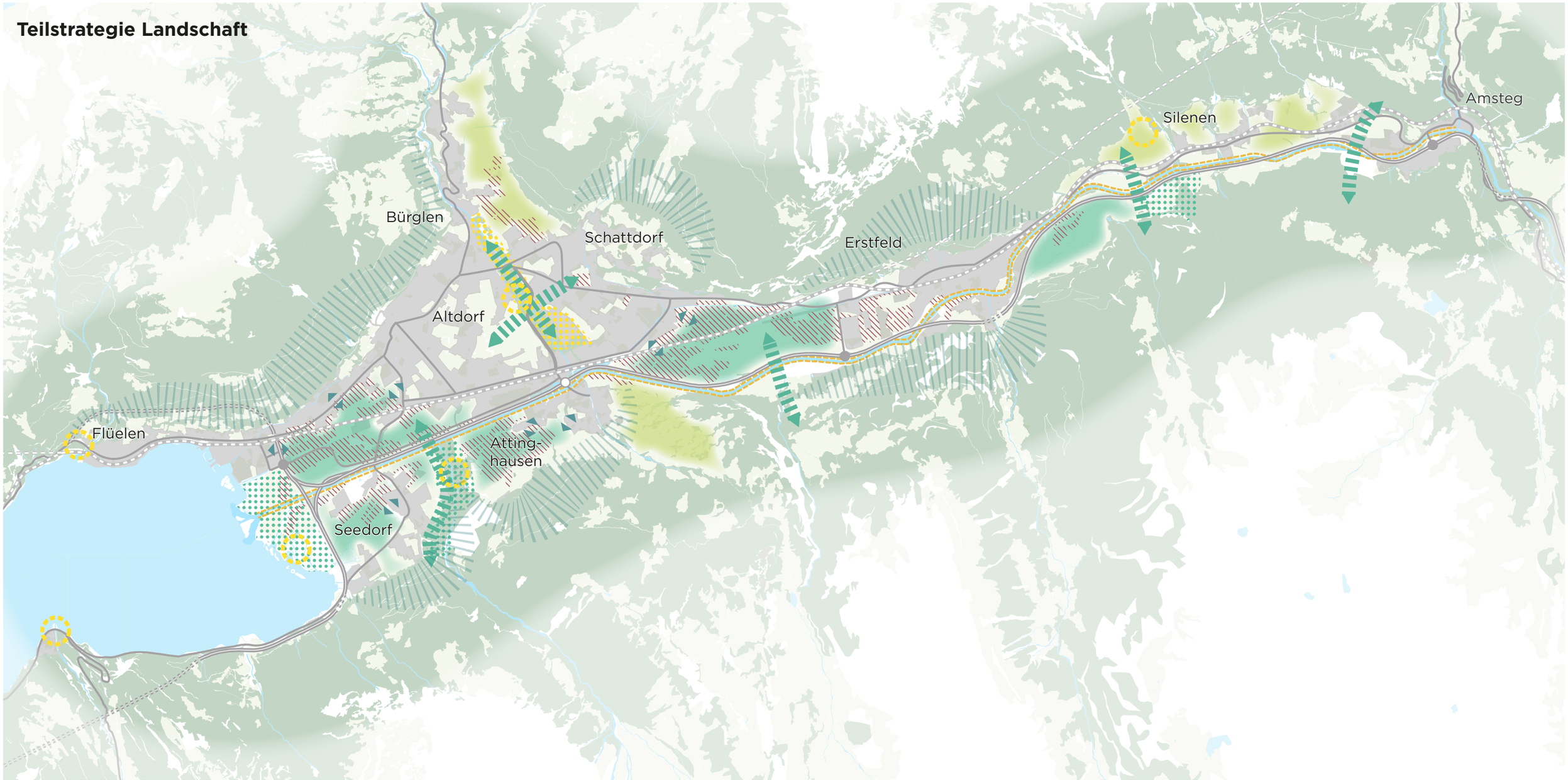
- Bahnlinie
- Bahntunnel
- Nationalstrasse / Hochleistungsstrasse
- Weitere Strassen
- WOV
- Strassentunnel
- Autobahnvollanschluss
- Autobahnhalbanschluss
- Siedlungsgebeit
- Wald
- See
- Fliessgewässer

0 500 1000 1500m

Stand: 11.5.2021
Landeskarte: © swisstopo

EBP

Teilstrategie Landschaft



L1 Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern

- Vernetzungsachsen erhalten und aufwerten, neue Vernetzungsachsen schaffen
- Siedlung und Landschaft miteinander verweben

L2 Kulturlandschaft aufwerten

- Intensiv genutzte Kulturlandschaft erhalten und punktuell aufwerten
- Naturnahe Kulturlandschaft erhalten

L3 Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften

- Naherholungsgebiete im Talboden und am Seeufer weiterentwickleln und mit Naturschutz abstimmen
- Reussdamm
- Naherholungsschwerpunkte

L4 Schächenwald entwickeln

- Schächenwald als siedlungsnahen Natur- und Landschaftsraum stärken

Information

- Bahnlinie
- Bahntunnel
- Nationalstrasse / Hochleistungsstrasse
- Weitere Strassen
- WOV
- Strassentunnel
- Autobahnvollanschluss
- Autobahnhalbanschluss

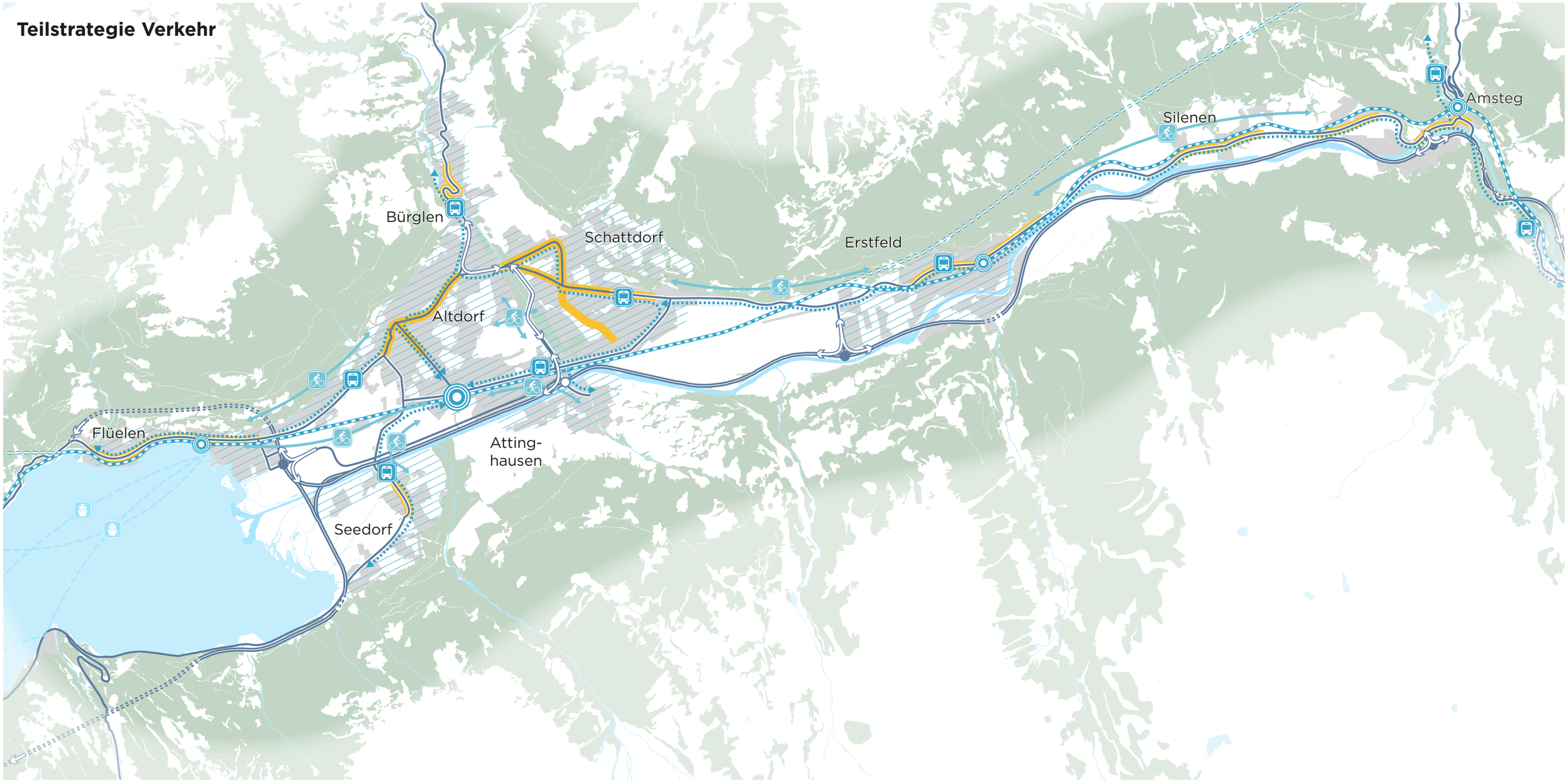
- Siedlungsgebeit
- Wald
- Naturraum
- Fruchtfolgeflächen
- Grüngürtel
- See
- Fliessgewässer

0 500 1000 1500m

Stand: 11.5.2021
Landeskarte: © swisstopo

EBP

Teilstrategie Verkehr



V1 Potenzial der multimodalen Drehscheibe nutzen

- Multimodale Drehscheibe
- Kantonsbahnhof / Multimodale Drehscheibe

V2 Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern

- Busangebot verbessern und auf Nachfrage ausrichten

V3 Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen

- MIV und Schwerverkehr auf übergeordneten Strassen bündeln
- Ortsdurchfahrten und Quartierstrassen beruhigen und aufwerten

V4/V5 Den Binnenverkehr zu Fuss / mit dem Velo fördern

- Durchgängiges und engmaschiges Fuss- und Velonetz im Siedlungsgebiet schaffen
- Direkte Veloverbindungen stärken

Nicht dargestellt:

V6 Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen

V7 Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen

V8 Nachfragebeeinflussung verankern

V9 Förderung von klimaneutralen Angeboten im ÖV und MIV

Information

- Bahnlinie
- Bahntunnel
- Nationalstrasse / Hochleistungsstrasse
- Basisnetz
- Ergänzungsnetz und weitere wichtige Sammelstrassen
- WOV
- Strassentunnel
- Autobahnvollanschluss
- Autobahnhalbanschluss
- Schiffsverbindungen
- Siedlungsgebeit
- Wald
- See
- Fliessgewässer

0 500 1000 1500m

Stand: 11.5.2021
Landeskarte: © swisstopo

EBP

A5 Übersicht Handlungsbedarf

A5.1 Handlungsbedarf Siedlung

Gesamter Handlungsbedarf Siedlung				Prioritärer Handlungsbedarf Siedlung 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Innenentwicklung und Verdichtung	— Die Agglomeration besteht aus kompakten und qualitativ hochwertigen Siedlungen — Die Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen beträgt 75 (MOCA-Ziel)	— Grosse unbebaute Reserven in einzelnen Gemeinden bewirken fehlenden Druck für Innenentwicklung (im Bestand oder im weitgehend überbauten Gebiet) — Grosse Reserven verhindern kompakte Siedlungsentwicklung — Nur teilweise vorhandene Sensibilisierung und Know-How für Innenentwicklung und Verdichtung	— Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme räumlich konzentrieren und auf bebauten Bestand und weitgehend überbautes Gebiet lenken — Priorisierung der unbebauten Reserven vornehmen — Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer für Innenentwicklung und Siedlungsqualität sensibilisieren	Mit den folgenden Massnahmen werden die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gelenkt und konzentriert: — S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder — S3.2 V-Gebiete — S3.5 Detailplanung ESP Die folgende Massnahme trägt zur Sensibilisierung bei: — Z3.1 Dialogplattform Agglomeration	Handlungsbedarf grundsätzlich unverändert. Mit den folgenden Massnahmen werden die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung gelenkt und konzentriert, die Priorisierung der Entwicklung der unbebauten Reserven vorgenommen. Gleichzeitig werden mit diesen Massnahmen die Zielvorgaben bezüglich Innenentwicklung und Verdichtung umgesetzt: — S4.1 Siedlungsleitbilder — S4.2 V-Gebiete — S4.5 ESP Mit folgenden Massnahmen werden Siedlungsränder aktiv gestaltet, die Siedlungsökologie gefördert: — S4.1 Siedlungsleitbilder — L4.1 Landschaftsentwicklungskonzept	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen

Gesamter Handlungsbedarf Siedlung				Prioritärer Handlungsbedarf Siedlung 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
					Die folgende Massnahme trägt zur Sensibilisierung bei: — Z4.1 Dialogplattform Agglomeration	
Abstimmung Siedlung und Verkehr	— Grössere und dichtere Überbauungen befinden sich an gut mit ÖV erschlossenen Lagen. — Die Agglomeration verfügt über attraktive Arbeitsplatzgebiete, die direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind und gut mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind.	— Dezentrale Ansiedlung der verkehrsintensiven Einrichtungen und weiteren bedeutenden Verkehrserzeugern entlang der Gotthardstrasse führen zu hohem Verkehrsaufkommen auf Gotthard- und Flüelerstrasse — Grosse Arbeitszonen mit Industrie, die durch Wohn- und Mischgebiete sowie Ortszentren erschlossen sind führen zu hohem Anteil des Güterverkehrs in diesen Gebieten — Tlw. grössere Reserven mit ÖV-Güteklasse D und schlechter vorhanden	— Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern — Arbeitszonen möglichst direkt an übergeordnetes Strassennetz anbinden — Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Reservegebieten	Mit den folgenden Massnahmen wird die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des Verkehrs gesteuert: — S3.2 V-Gebiete — S3.4 Z-Gebiete — S3.5 Detailplanung ESP Die folgende Massnahme trägt zudem dazu bei, dass Arbeitszonen möglichst direkt ans übergeordnete Netz angebunden werden und die ÖV-Erschliessung verbessert wird: — MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) — ÜM 3.1 Kantonsbahnhof Altdorf — ÖV3.1: Umsetzung Buskonzept	Handlungsbedarf grundsätzlich unverändert. Mit den folgenden Massnahmen wird der Handlungsbedarf zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr weiter angegangen. Mit den Massnahmen werden insbesondere die Anforderungen für Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei ESP / V-Gebiete umgesetzt: — S4.1 Siedlungsleitbilder — S4.2 V-Gebiete — S4.5 ESP	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen

Gesamter Handlungsbedarf Siedlung				Prioritärer Handlungsbedarf Siedlung 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Siedlungsqualität, siedlungsinterne Freiräume und Grünräume	— Überbauungen und ihre Umgebung weisen eine hohe städtebauliche Qualität auf. — Der öffentliche Raum ist attraktiv und nutzergerecht gestaltet. — Qualitativ hochwertige, vernetzte Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlung sind ein Merkmal der Agglomeration. Sie schaffen eine hohe Wohnqualität und unterstützen ein angenehmes Siedlungsklima.	— Landwirtschaftlich genutzte Grünflächen, im Siedlungsgebiet sind nicht für Bevölkerung zugänglich oder undurchlässig — Freiräume im Siedlungsgebiet sind oft versiegelt — Strassenverkehrsaufkommen belastet Siedlungsgebiet und auch Wohnquartiere, auch in ISOS Gebieten	— Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern — Freiräume innerhalb der Siedlung erhalten und aufwerten, Siedlungsklima verbessern — Naherholung bei Grünräumen zwischen den Siedlungskörpern ermöglichen	Mit den folgenden Massnahmen werden die Wohn- und Siedlungsqualität verbessert sowie die Freiräume innerhalb der Siedlung aufgewertet: — S3.2 V-Gebiete — S3.3 Q-Gebiete — S3.4 Z-Gebiete — S3.5 ESP Mit den folgenden Massnahmen werden die Zugänglichkeit und Nutzung der Freiräume ermöglicht: — L3.3 Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	Handlungsbedarf grundsätzlich unverändert. Mit den folgenden Massnahmen werden die Wohn- und Siedlungsqualität weiter verbessert, die Freiräume innerhalb der Siedlung aufgewertet und die Naherholung bei Grünräumen ermöglicht: — S4.1 Siedlungsleitbilder — S4.2 V-Gebiete — S4.3 Q-Gebieteq — S4.4 Z-Gebiete — S4.5 ESP	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen In zukünftigen AP ist der Handlungsbedarf im Bereich der Aufwertung und Entsieglung der Freiräume sowie zur Verbesserung des Siedlungsklimas verstärkt anzugehen.

Gesamter Handlungsbedarf Siedlung				Prioritärer Handlungsbedarf Siedlung 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Siedlungsränder und Siedlungsökologie	— Siedlung und Kulturlandschaft sind klar getrennt, an den Übergängen aber sorgfältig gestaltet und ökologisch vernetzt.	— Übergang von der Landschaft zum Siedlungsgebiet ist oft abrupt und wenig attraktiv gestaltet — Fehlende ökologische Vernetzungen im Hauptsiedlungsgebiet — Innerhalb der intensiv genutzten Siedlungsgebiete wenig ökologisch wertvolle Grünräume	— Übergänge zwischen Siedlung und Land-(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Grundeigentümern zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen — Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer für Siedlungsökologie sensibilisieren, Siedlungsökologie verbessern	Mit folgenden Massnahmen wird die Gestaltung der Siedlungsränder verbessert: — S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder — S3.7 Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern	Handlungsbedarf grundsätzlich unverändert. Mit den folgenden Massnahmen wird die Gestaltung der Siedlungsränder verbessert und Grundlagen zur Verbesserung der Siedlungsökologie geschaffen: — S4.1 Siedl.leitbilder — L4.1 Landschaftsentwicklungskonzept (Teilmassnahme 1) — L4.4 Natuschutzkonzept — L4.7 Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen In zukünftigen AP ist der Handlungsbedarf im Bereich Sensibilisierung für die Siedlungsökologie anzugehen sowie konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsökologie zu ergreifen, basierend auf L4.1
Zentrumsfunktion	— Orts- und Quartierzentren sind gut miteinander vernetzt und ergänzen sich gegenseitig. — Funktionierende und lebendige Zentren bringen ein differenziertes Angebot an öffentlichen und privaten Nutzungen.	— Lücken in der Grundversorgung mit Konsumgütern und Dienstleistungen in Dorfzentren — Detailhandel wandert aus den Zentren ab	— Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Förderung von Zentrumsnutzungen bei Bauprojekten	Mit den folgenden Massnahmen werden die Rahmenbedingungen für die Zentren verbessert: — S3.4 Umsetzung Z-Gebiete — S4.5 ESP (Altdorf, Flüelen)	Mit den folgenden Massnahmen werden die Rahmenbedingungen für die Zentren weiter verbessert: — S4.4 Z-Gebiete — S4.5 ESP (Altdorf, Flüelen)	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen

A5.2 Handlungsbedarf Landschaft

Gesamter Handlungsbedarf Landschaft				Prioritärer Handlungsbedarf Landschaft 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Naturschutz und Ökologische Vernetzung	— Die Agglomeration verfügt sowohl innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsgebiets über vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna — Ausserhalb der Siedlung ist die Agglomeration geprägt von unverbauten Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebieten mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen	— Teilweise fehlender Schutz für Naturwerte — Rückgang von naturnahen Gehölzstrukturen — Vernetzung der Lebensräume für Natur und Mensch oft nur bedingt gewährleistet, aufgrund Zerschneidung durch Infrastruktur (insbesondere Nationalstrasse)	— Naturwerte konsequent schützen, Naturschutz mit Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung abstimmen — Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets fördern — Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen — Trennwirkung der nationalen Infrastrukturen reduzieren	Mit den folgenden Massnahmen wird der Handlungsbedarf im Bereich Naturschutz und ökologische Vernetzung angegangen: — L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald — Erarbeitung einer Landschaftskonzeption (nicht Teil des AP 3G)	Mit folgenden Massnahmen werden konzeptionelle Grundlagen für Naturschutz und Ökologie geschaffen. Mit den Massnahmen werden ausserdem die Naturwerte konsequent geschützt und abgestimmt mit anderen Bereichen: — L4.2 Umsetzung Massnahmenplan Bodenwald — L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald — L4.4 Naturschutzkonzept — L4.6 Ausarbeitung Schutzlegungen Mit folgenden Massnahmen werden die Biodiversität gefördert und die ökologische Vernetzung verbessert — L4.1 Landschaftsentwicklungskonzept (Teilmassnahme 1) — L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	In zukünftigen AP ist der Handlungsbedarf betreffend die Trennwirkung von Infrastrukturen zu adressieren. Zudem sind konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsökologie (basierend auf L4.1) sowie konkrete Vernetzungsmassnahmen zu ergreifen.

Gesamter Handlungsbedarf Landschaft				Prioritärer Handlungsbedarf Landschaft 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
					— L4.5 Artenförderung Reussdelta — L4.7 Erhalt und Schaffung von Trockensteinmauern	
Fruchtfolgeflächen und Landwirtschaft	— Die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen sichert die Grundlage für die produzierende Landwirtschaft. Diese ermöglicht die Erhaltung von FFF, leistet einen wichtigen Beitrag zur Ernährungssicherheit und pflegt die offene Kulturlandschaft	— Landwirtschaftlich genutzte Grünflächen im Siedlungsgebiet nicht für Bevölkerung zugänglich oder undurchlässig — Starke Zerschneidung der Landwirtschaftsgebiete durch Infrastrukturen und Reuss	— Übergänge zwischen Siedlung und Land-(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Grundeigentümern zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen — Zerschneidung der Landwirtschaftsflächen punktuell verbessern	Keine umgesetzten Massnahmen	Mit folgenden Massnahmen werden die Übergänge zwischen Siedlung und Landwirtschaft verbessert: — L4.1 Landschaftsentwicklungskonzept	In zukünftigen AP ist der Handlungsbedarf betreffend Zerschneidung der Landwirtschaftsflächen zu adressieren
Naherholung	— Naherholungsgebiete sind gut erreichbar und bieten Raum für eine naturverbundene Naherholung und einen nachhaltigen Tourismus.	— Schächenwald als zentrales und potenziell attraktives Naherholungsgebiet nicht zugänglich für Bevölkerung — Teilweise Nutzungskonflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen im Talboden, u. a. Naherholung und	— Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen (v.a. Schächenwald und Reussdelta)	Mit den folgenden Massnahmen wird die Naherholungsfunktion der Landschaft gestärkt und mit den Schutzbedürfnissen abgestimmt: — L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald — Nutzungskonzept Schächenwald (nicht Teil des AP 3G)	Mit den folgenden Massnahmen wird die Naherholungsfunktion der Landschaft weiter gestärkt und mit den Schutzbedürfnissen abgestimmt: — L4.1 Landschaftsentwicklungskonzept — L4.7 Erhalt und Schaffung von Trockensteinmauern — L4.2 Umsetzung Massnahmeplan Bodenwald	Konsequente Weiterführung der Anstrengungen bzw. erneut zu prüfen

Gesamter Handlungsbedarf Landschaft				Prioritärer Handlungsbedarf Landschaft 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
		Naturschutz, aber auch zwischen Landwirtschaft und Siedlung, etc. — Gebietsweise hohe Lärmbelastung durch Nationalstrase für Naherholungsgebiete und Landschaft		— L3.3 Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald	— L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	

A5.3 Handlungsbedarf Verkehr

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Gesamtverkehr	— Die Erreichbarkeit in der nach innen entwickelten Agglomeration ist sichergestellt. — Die umliegenden ländlichen Gebiete erreichen Ziele in der Agglomeration schnell und direkt. — Neue Technologien und die Fortschritte der Digitalisierung werden aktiv genutzt, um den Verkehr möglichst ressourcenschonend und energieeffizient und trotzdem nach den Bedürfnissen der Gesellschaft und Wirtschaft abzuwickeln.	— Fahrzeitverluste in Stosszeiten auf Gotthardstrasse zwischen Kreisel Flüelen und Schattdorf — Lärmbelastung durch Verkehr in den Ortszentren und rund um die Eisenbahn-Strecken vermindert die Aufenthalts- und Wohnqualität — Hohe Luftbelastung nahe an viel befahrenen Strassen birgt gesundheitliche Risiken — Geringere öV-Erschliessung der ländlichen Gebiete im Vergleich zum Agglomerationszentrum aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit — Die individuellen Mobilitätsbedürfnisse erhöhen die Anforderungen an das Verkehrsangebot (Flexibilität, Kursdichte,	— Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen — Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen — Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten — Digitalisierung nutzen, um die Mobilität zu verringern — Neue Technologien nutzen, um die Erschliessung zu verbessern — Klimaneutralität des Gesamtverkehrssystems fördern	Mit den folgenden vier grossen Massnahmen wird die langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sichergestellt, das regionale Gesamtverkehrssystem auf die übergeordneten Entwicklungen angepasst sowie die öffentlichen Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestaltet: — üM3.1 Kantonsbahnhof Altdorf, Perronausbauten — ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 — IM3.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West — IM3.2 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost — üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd — MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)	Der Handlungsbedarf im Gesamtverkehr wird v.a. durch die AP 3G Massnahmen abgedeckt. Mit den folgenden Massnahmen wird die Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit von Strassenräumen vorangetrieben: — GV4.1 Paket Verkehrsberuhigungsmassnahmen — GV4.2 Militärstrasse Schattdorf — GV4.3 Rückwärtige Erschliessung Ried, Schattdorf — GV4.5 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt — GV4.10 Kernfahrbahn Gotthardstrasse Silenen — GV4.11 Testplanung Erstfeld Mit der folgenden Massnahme werden erste Schritte unternommen, um	Mit den geplanten oder im Bau befindlichen grossen Massnahmen werden grosse Veränderungen erwartet, die zurzeit noch nicht abschliessend einzuschätzen sind. Nach Umsetzung dieser Projekte gilt es, den Handlungsbedarf neu einzuschätzen. In künftigen APs ist zudem folgender Handlungsbedarf anzugehen: — Digitalisierung nutzen, um die Mobilität zu verringern — Neue Technologien nutzen, um die Erschliessung zu verbessern und Verkehr ressourcenschonend zu gestalten — Klimaneutralität des Gesamtverkehrssystems weiter fördern

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
		Vielfalt, Gefässgrösse)			die Klimaneutralität des ÖV voranzutreiben: — ÖV4.1 Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger	
Modal Split	— MOCA: Der Anteil der Wegstrecken, die 2040 mit dem MIV absolviert werden, soll im Vergleich zu 2015 reduziert werden. — Die Bevölkerung und Unternehmen haben ein ausgeprägtes Bewusstsein für ressourcenschonende Mobilität.	— Hoher MIV-Anteil im Vergleich zum ÖV bei Innenbeziehungen. — Statistisch gesicherte Datengrundlagen fehlen weitgehend — Fehlende Sensibilisierung zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement	— Vgl. Handlungsbedarf Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV — Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen	Vgl. Massnahmen Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV Folgende nachfrageseitigen Massnahmen schaffen Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr: — GV3.12 Mobilitätsmanagement	Vgl. Massnahmen Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV Mit folgenden weiteren nachfrage- und angebotsseitigen Massnahmen werden Anreize für den Modal-Shift geschaffen sowie die Sensibilisierung zur Umsetzung von Mobilitätsmanagement gestärkt: — GV4.12 Musterreglement über die Abstellplätze — GV4.13 Mobilitätsmanagement	— Weitere Stärkung der nachfrage- und angebotsseitigen Massnahmen sowie Sensibilisierung von Bevölkerung und Unternehmen

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Fussverkehr	— Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und sicheren Fusswegnetz durchzogen.	— Verschiedene Schwachstellen im Fussverkehr — Fehlende kommunale Planung von Fusswegnetzen innerhalb des Siedlungsgebiets, kaum behörden- oder eigentümerverbindliche Sicherung bestehender Fusswege — Attraktivität und Sicherheit leiden unter Verkehrsüberlastung und weiterer Zunahme im MIV	— Schwachstellen beheben und Fussverkehrsnetz vervollständigen/verdichten — Kompetenz für die Fusswegplanung bei Gemeinden stärken und in der Planung institutionalisieren. — Siedlungsverträgliche Strassenraumaufwertung vorantreiben	Mit folgender Massnahme werden Schwachstellen behoben und das Fussverkehrsnetz vervollständigt: — FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf – Altdorf (Kantonsbahnhof)	Mit folgenden Massnahmen werden die Sicherheit und Qualität im Fussverkehr weiter verbessert: — FV4.1 Verbesserung Querungsstellen — FV4.2 Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr — FV4.4 Verlegung Fussweg, Bürglen — FV4.5 Aufwertung Fussverkehr Seestrasse Flüelen — Bestandteile von diversen GV-Massnahmen: z. B. GV 4.1, 4.3, 4.5	— Behebung weiterer Schwachstellen prüfen, die im AP 4G als nicht prioritär bezeichnet wurden (vgl. Anhang) — Umfassendes Fussverkehrskonzept und Umsetzung Massnahmen — Kompetenz für die Fusswegplanung bei Gemeinden stärken

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Veloverkehr	— Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und konfliktarmen Veloverkehrsnetz durchzogen.	— Fehlende schnelle und sichere Verbindungen für Veloverkehr zwischen Seedorf und Altdorf (Bahnhof), Schattdorf und Altdorf sowie in Silenen (Schulweg) — Nicht genügend Abstellplätze für Velos in Dorfzentren und wichtigen Zielen — Attraktivität und Sicherheit leiden unter Verkehrsüberlastung und weiterer Zunahme im MIV	Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen	Mit folgenden Massnahmen werden direkte Verbindungen für den Veloverkehr geschaffen und Veloinfrastrukturen ausgebaut: — FV3.1 Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen — FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen — FV3.3 Velonetzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse) — FV3.4 Rad/-Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonsbahnhof) — FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbanschluss A2 – Attinghausen	Mit folgenden Massnahmen werden die Sicherheit und Qualität im Veloverkehr durch punktuelle Verbesserung der Veloinfrastruktur erhöht: — FV4.2 Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr — Bestandteile von diversen GV-Massnahmen: z. B. GV4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.10, 4.11	— Weitere Umsetzung Massnahmen Radwegkonzept: FV4.3 Radwegkonzept — Weitere Anstrengungen, um direkte Verbindungen für den Veloverkehr zu schaffen und die Veloinfrastrukturen auszubauen

Öffentlicher Verkehr	— Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt für kurze Reisezeiten innerhalb der Agglomeration und attraktive Anbindungen an den Fernverkehr. — MOCA: Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen: siehe Kapitel Ziele — MOCA: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen: siehe Kapitel Ziele	— Ausserhalb Korridor Flüelen-Altdorf-Schattdorf nur mittelmässige bis geringe (Bus-) Erschliessung — Bahnhöfe Altdorf (S-Bahn), Erstfeld und Flüelen (Fernverkehrshalte) nur mit mittelmässiger Erschliessung — Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten Erstfeld und Altdorf nicht auf Intermodalität ausgerichtet: Zu wenig Velo- und Autoabstellplätze. — Fahrzeitverluste zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Flüelen aufgrund hohem MIV-Verkehrsaufkommen sowie fehlende räumlicher Trennung zwischen MIV und ÖV — Verkehrszunahme im MIV führt zu mehr Fahrzeitverlusten und allenfalls zu Anschlussbrüchen im öffentlichen Verkehr	— Regionales ÖV-System auf den Kantonsbahnhof ausrichten — ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten — Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen — Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken — ÖV-Erschliessung der ESP verbessern	Mit folgenden Massnahmen wird das regionale ÖV-System auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet, die ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestaltet, die langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sichergestellt, der Takt und die Zuverlässigkeit der Buslinien erhöht,die Umsteigepunkte gestärkt sowie die ÖV-Erschliessung der ESP verbessert: — IM3.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West — IM3.2 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost — ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 Ausserdem konnte die Attraktivität des öV mit der Verdichtung des Tellbus und der Einführung des Winkelriedbus gesteigert werden.	Der Handlungsbedarf im ÖV wird v.a. durch die AP 3G Massnahmen abgedeckt. Mit folgender Massnahme wird die ÖV-Erschliessung im ESP Urner Talboden verbessert: — S4.5 ESP Mit der folgenden Massnahme wird ausserdem die Umstellung auf einen treibhausgasfreien ÖV vorangetrieben: — ÖV4.1 Projektstudie Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger	Weitere ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten: IM4.1, IM4.2 Mit den geplanten oder im Bau befindlichen grossen Massnahmen wie das neue Buskonzept 2020 und der Kantonsbahnhof Altdorf werden grosse Veränderungen erwartet, die zurzeit noch nicht abschliessend einschätzbar sind. Nach Umsetzung dieser Projekte gilt es, den Handlungsbedarf neu einzuschätzen.

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Motorisierter Individualverkehr	— Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet.	— Nationalstrasse A2 kann für grosse Teile des Binnenverkehrs des Hauptsiedlungsgebiets der Agglomeration heute nicht genutzt werden — Durchgangsverkehr in Dorfzentren führt heute noch zu Konflikten (enger und kurviger Strassenverlauf) der durch Lastwagenverkehr verstärkt wird — Unerwünschte Verkehrszunahme in Dorfzentren durch angestrebte Verdichtung erhöhen Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Unfallgefahr und senken die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort — Parkplatzbewirtschaftung ist nicht flächendeckend und zwischen den Gemeinden nicht abgestimmt	— Motorisierten Individualverkehr abgestimmt auf Siedlungsentwicklung und Gesamtverkehrssystem steuern und dosieren	Mit folgenden Massnahmen wird der MIV so gesteuert, dass Siedlungsgebiete entlastet werden und das Gesamtverkehrssystem optimal funktioniert: — üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd — MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)	Der Handlungsbedarf im MIV wird v.a. durch die AP 3G Massnahmen abgedeckt. Mit folgenden Massnahmen wird die Entlastungswirkung der grossen Massnahmen unterstützt und der Verkehr beruhigt und gesteuert: — GV4.1 Paket Verkehrsberuhigungsmassnahmen — GV 4.4 Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen — GV 4.5 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt	Mit den geplanten oder im Bau befindlichen grossen Massnahmen wie der West-Ost-Verbindung und der Halbanschluss Altdorf Süd werden grosse Veränderungen erwartet, die zurzeit noch nicht abschliessend einzuschätzen sind. Nach Umsetzung dieser Projekte gilt es, den Handlungsbedarf neu einzuschätzen.

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Attraktive und sichere Strassenräume	— Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden. — Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch. — MOCA: Reduktion der Anzahl Verunfallte auf 1.1 pro 1‘000 Personen	— Teilweise hohes Verkehrsaufkommen, enge Kurvenradien und geringe Sichtweiten erschweren die sichere Querung für Fussgängerinnen in den Dorfzentren (insb. Senioren, Schüler) und beeinträchtigen auch das subjektive Sicherheitsempfinden.	— Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren — Öffentliche Räume hochwertig und sicher gestalten — Siedlungsverträgliche Strassenraumaufwertung vorantreiben, beispielsweise durch Tempo-Reduktionen und eine siedlungsverträgliche Gestaltung	Mit folgenden Massnahmen werden Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf den untergeordneten Strassen eliminiert, öffentliche Räume hochwertig und sicher gestaltet sowie Strassen im Siedlungsgebiet siedlungsverträglich aufgewertet: — MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung — GV3.1 Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) — GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) — GV3.3 Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe) — GV3.5 Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf — GV3.6 Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen	Mit folgenden Massnahmen werden attraktive und sichere Strassenräume schrittweise weiter umgesetzt: — GV4.1 Paket Verkehrsberuhigungsmassnahmen — GV4.2 Militärstrasse Schattdorf — GV4.3 Rückwärtige Erschliessung Ried, Schattdorf — GV4.5 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt — GV4.10 Kernfahrbahn Gotthardstrasse Silenen — GV4.11 Testplanung Erstfeld	Attraktive und sichere Strassenräume schrittweise weiter umsetzen: z. B. IM4.1, IM4.2, GV4.6, GV4.7, GV4.8, GV4.9,

Gesamter Handlungsbedarf Verkehr				Prioritärer Handlungsbedarf Verkehr 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
				— GV3.8 Neubau Knoten Kastelen – Schattdorf		

A5.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Gesamter Handlungsbedarf zur Zusammenarbeit				Prioritärer Handlungsbedarf Zusammenarbeit 4G und verbleibender Handlungsbedarf		
Thema	**Zukunftsbild und Ziele (Soll)**	**Schwächen und Risiken gemäss Analyse (Ist)**	**Handlungsbedarf**	**Massnahmen aus AP 3G, die dem Handlungsbedarf begegnen**	**Handlungsbedarf, der im Rahmen des AP 4G angegangen wird**	**Handlungsbedarf für zukünftige AP-Generationen**
Zusammenarbeit	— Die Siedlungs-/ Verkehrs/ und Landschaftsentwicklung in der Agglomeration wird zwischen den Gemeinden und zwischen Kanton und Gemeinden abgestimmt	— Bedarf an überkommunaler Zusammenarbeit nimmt aufgrund der Komplexität der Themen und überkommunalen Auswirkungen zu — Wenig «Berührungsoberfläche» der Gemeinden mit Agglomerationsprogramm durch aktuelle Organisation der Trägerschaft (Verantwortung bei Kanton)	— Überkommunale Zusammenarbeit und Kooperation mit Kanton pflegen	Mit den folgenden Massnahmen wird die überkommunale Zusammenarbeit gepflegt und verbessert: — Z4.1 Dialogplattform Agglomeration — Z4.2 Überprüfung Trägerschaft		
Datengrundlagen	— Es bestehen robuste Datengrundlagen für die weitere Planung von Siedlung-/ Landschaft- und Verkehrsentwicklung	— Statistisch gesicherte Grundlagen zu Modal Split fehlen weitgehend	— Zuverlässige Grundlagedaten schaffen und Monitoring aufbauen	Keine umgesetzten Massnahmen	Mit folgenden Massnahmen werden die Datengrundlagen verbessert und das Monitoring aufgebaut: — Z4.3 Datengrundlagen	erneut zu prüfen

A6 Wichtige Grundlagen

ARE 2020. Nationales Personenverkehrsmodell (NPVM) – Basiszustand 2017. Bern.

ARE 2020. Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). Bern

ARE 2018. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 3. Generation - Prüfbericht des Bundes. Bern.

ARE 2018. Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA) –vergleichende Indikatoren nach Agglomerationen. Bern.

ASTRA 2020. Verkehrszählungen Jahresergebnisse 2017. Bern

ASTRA 2018. Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse vom 27.06.2018. Bern.

Auto AG Uri 2020. Fahrplanabweichung an der Haltestelle „Altdorf, Spital“ Richtung Flüelen zu Hauptverkehrszeiten, September 2020. Schattdorf.

Auto AG Uri 2019. Netzplan 2020. Schattdorf.

BAV 2015. Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 17.08.2015. Bern.

BAFU/Kanton Uri 2019/2020. Programmvereinbarung betreffend die Programmziele im Bereich Landschaft 2020-2024. Bern/Altdorf.

BAFU/Kanton Uri 2019/2020. Programmvereinbarung betreffend die Programmziele im Bereich Naturschutz 2020-2024. Bern/Altdorf.

BFS 2019. Pendlermatrix 2014. Bern

BFS 2018. Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOT 2018). Bern.

BFS 2017. Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT 2017). Bern.

Electrosuisse (2020). E-Mobile.ch – Alle öffentlichen Ladestationen in der Schweiz auf einen Blick. https://www.e-mobile.ch/de/oeffentliche-ladestation-finden/. Zugriff: 17.06.2021.

Kanton Uri 2020. Obergerichtsurteil stützt WOV-Pläne in den Hauptpunkten (Medienmittteilung Regierungsrat Kanton Uri, 26. November 2020).

Kanton Uri 2020. Kantonaler Richtplan. Altdorf

Kanton Uri 2019. Kantonaler Verkehrsplan. Altdorf

Kanton Uri 2019. Regionales Gesamtverkehrskonzept Mitte. Altdorf

Kanton Uri 2019. Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland. Altdorf

Kanton Uri 2016. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal - Agglomerationsprogramm 3. Generation. Altdorf.

Kanton Uri 2014. Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Kanton Uri – Kurzbericht und Grundlagenbericht.

Kanton Uri, Amt für Forst und Jagd 2019. Freiraumkonzept Schächenwald Bürglen / Schattdorf. Altdorf.

Kanton Uri, Amt für Forst und Jagd 2009. Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli. Altdorf.

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung 2020. Bauzonenreserven gemäss Raum+ und ÖV-Güteklassen 20219/20 gemäss Systematik ARE-CH. Altdorf

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung 2020. Sanierung der historischen Trockenmauern und Lesesteinhaufen in Hinterwiler, Gemeinde Erstfeld. Altdorf

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung 2020/2019. Raum+ Uri. Altdorf.

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung 2019. Arbeitshilfe Siedlungsleitbild. Altdorf.

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung 2017. Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald. Altdorf.

Kanton Uri, Amt für Umweltschutz 2019. Immissionsmessungen Kanton Uri – Übersicht über die Immissionsmessungen im Kanton Uri mit Fokus auf das Jahr 2017. Altdorf.

Luzerner Zeitung 2021. Bundesgericht verzögert Baustart der WOV (09.03.2021). https://www.luzernerzei-tung.ch/zentralschweiz/uri/west-ost-verbindung-bundesgericht-verzoegert-baustart-der-wov-ld.2112514. Zugriff 04.05.2021.

Luzerner Zeitung 2020. WOV-Einsprachen: Bundesgericht drückt aufs Gas (03.10.2020). https://www.luzerner-zeitung.ch/zentralschweiz/uri/wov-einsprachen-bundesgericht-drueckt-aufs-gas-ld.1263051. Zugriff: 26.10.2020.

Mobility (2020). Standorte - An 1’530 Standorten in der ganzen Schweiz. https://www.mobility.ch/de/return/standorte/, Zugriff: 30.7.2020

Schweizerischer Bundesrat 2012. Raumkonzept Schweiz, Überarbeitete Fassung. Bern.

Schweizerischer Bundesrat 2007. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV). Bern.