



HAUPTBERICHT – 21.05.2025

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 5. Generation

Teil I - Hauptbericht

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Herausgeber: Kanton Uri
Titel: Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 5. Generation
Untertitel: Teil I - Hauptbericht
Adresse: Bahnhofstrasse 1
Ort: 6460 Altdorf
Telefon: +41 41 875 24 29
E-Mail: raumplanung@ur.ch
Datum: 21.05.2025

Projektsteuerung

Daniel Furrer, JD (Vorsitz)
Urban Camenzind, VD
Herrmann Epp, BD

Projektleitung Kanton Uri

Pirmin Scheuber (ARE, Projektleiter Kanton)
Marco Achermann (ARE)
Peter Vorwerk (Aft)
Thomas Flück (Aft)

Projektteam (Externe Unterstützung)

Matthias Amacher (Ecoplan AG, Projektleiter externe Unterstützung)
Lukas Fischer (Metron Verkehrsplanung AG, Stv. Projektleiter externe Unterstützung)
René Neuenschwander (Ecoplan AG)
Lukas Kunz (Ecoplan AG)
Simon Miller (Ecoplan AG)
Lisa di Lena (Metron Verkehrsplanung AG)
Chiara Memper (Metron Verkehrsplanung AG)
Stefanie Liebisch (Metron AG)
Alexandra Held (Metron AG)
Martin Imholz (AM-Plan GmbH)
Elio Wildisen (AM-Plan GmbH)

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

Inhaltsübersicht

| | | |
|-----------|---|------------|
| | Inhaltsverzeichnis | 2 |
| | Abkürzungsverzeichnis | 6 |
| | Zusammenfassung | 8 |
| 1 | Einleitung | 14 |
| 2 | Umsetzungsbericht | 19 |
| 3 | Überblick zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation | 30 |
| 4 | Situations- und Trendanalyse | 34 |
| 5 | Zukunftsbild und MOCA-Ziele | 51 |
| 6 | Handlungsbedarf | 70 |
| 7 | Teilstrategien | 77 |
| 8 | Erläuterung der Konzeption WOV und ESP Arbeiten | 98 |
| 9 | Massnahmen im AP 5G | 109 |
| 10 | Umsetzung | 122 |
| 11 | Anhang A: Tabellen Umsetzungsreporting | 124 |
| 12 | Anhang B: Zukunftsbild | 128 |
| 13 | Anhang C: Teilstrategiekarten | 129 |
| 14 | Anhang D: Detaillierte Situationsanalyse | 135 |
| 15 | Anhang E: Grundlagen | 184 |
| | Grundlagen / Literatur | 189 |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | 2 |
| Abkürzungsverzeichnis | 6 |
| Zusammenfassung | 8 |
| 1 Einleitung | 14 |
| 1.1 Ausgangslage..... | 14 |
| 1.2 Konzeptionelle Grundlagen..... | 15 |
| 1.3 Methodik und Aufbau des Agglomerationsprogramms | 17 |
| 2 Umsetzungsbericht | 19 |
| 2.1 Umsetzungsstand 3. Generation..... | 19 |
| 2.2 Umsetzungsstand 4. Generation..... | 25 |
| 3 Überblick zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation | 30 |
| 3.1 Ziele und Stossrichtungen..... | 30 |
| 3.2 Perimeter | 30 |
| 3.3 Trägerschaft | 32 |
| 3.4 Erarbeitungsprozess und Partizipation | 33 |
| 3.5 Erfüllung Grundanforderungen..... | 33 |
| 4 Situations- und Trendanalyse | 34 |
| 4.1 Situationsanalyse | 34 |
| 4.2 Übergeordnete Trends und Planungen..... | 40 |
| 4.2.1 Gesellschaftliche Trends..... | 40 |
| 4.2.2 Übergeordnete Planungen Verkehr | 41 |
| 4.3 Erwartete Siedlungsentwicklung | 42 |
| 4.3.1 Wachstumsszenarien | 42 |
| 4.3.2 Entwicklungsschwerpunkte | 43 |
| 4.3.3 Baulücken und Innenentwicklungspotenziale | 45 |
| 4.4 Entwicklung des Verkehrs..... | 48 |
| 5 Zukunftsbild und MOCA-Ziele | 51 |
| 5.1 Grundlagen gemäss Raumkonzept Schweiz und Uri | 51 |
| 5.2 Strukturbild | 53 |
| 5.3 Zukunftsbild | 56 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 5.3.1 | Siedlung | 58 |
| 5.3.2 | Landschaft..... | 59 |
| 5.3.3 | Verkehr..... | 60 |
| 5.4 | Ziele..... | 63 |
| 5.4.1 | Siedlungsentwicklung..... | 63 |
| 5.4.2 | Landschaftsentwicklung | 64 |
| 5.4.3 | Verkehrsentwicklung | 65 |
| 5.5 | Ziele nach MOCA-Indikatoren..... | 66 |
| 5.5.1 | MOCA 1: Modal-Split | 67 |
| 5.5.2 | MOCA 2: Unfälle | 67 |
| 5.5.3 | MOCA 3: Anteil Einwohner/-innen nach ÖV-Güteklasse | 68 |
| 5.5.4 | MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse | 69 |
| 5.5.5 | MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen | 69 |
| 6 | Handlungsbedarf..... | 70 |
| 6.1 | Siedlung | 70 |
| 6.2 | Landschaft..... | 72 |
| 6.3 | Verkehr..... | 74 |
| 7 | Teilstrategien | 77 |
| 7.1 | Siedlung | 78 |
| 7.1.1 | S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten | 79 |
| 7.1.2 | S2: Siedlungen ökologisch gestalten | 79 |
| 7.1.3 | S3: Ortskerne beleben | 80 |
| 7.1.4 | S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren | 81 |
| 7.2 | Landschaft..... | 82 |
| 7.2.1 | L1: Vernetzung im Talboden | 83 |
| 7.2.2 | L2: Schutz der Naturwerte | 84 |
| 7.2.3 | L3: Biodiversität im Siedlungsraum..... | 84 |
| 7.3 | Verkehr..... | 85 |
| 7.3.1 | MS Mobilität und Sicherheit | 85 |
| 7.3.2 | MIV Motorisierter Individualverkehr | 87 |
| 7.3.3 | ÖV Öffentlicher Verkehr | 90 |
| 7.3.4 | VV Veloverkehr | 93 |
| 7.3.5 | FV Fussverkehr..... | 96 |
| 7.3.6 | GÜ Güterverkehr..... | 97 |
| 8 | Erläuterung der Konzeption WOV und ESP Arbeiten | 98 |
| 8.1 | Verkehrssystem WOV und flankierende Massnahme | 98 |
| 8.2 | Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten | 102 |
| 8.2.1 | Areal Werkmatt Uri (ESP Uner Talboden)..... | 102 |
| 8.2.2 | ESP Schattdorf / Bürglen | 104 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 8.2.3 | ESP Erstfeld Gygen | 107 |
| 9 | Massnahmen im AP 5G | 109 |
| 9.1 | Übersicht und Erläuterung der Auswahl und Priorisierung | 109 |
| 9.2 | Siedlung | 111 |
| 9.3 | Landschaft..... | 112 |
| 9.4 | Verkehr..... | 112 |
| 9.4.1 | A-Horizont (Mitfinanzierung) | 113 |
| 9.4.2 | B-Horizont (Mitfinanzierung) | 114 |
| 9.4.3 | Eigenleistungen (ohne Mitfinanzierung)..... | 114 |
| 9.4.4 | Nationale Planungen Verkehr | 115 |
| 9.4.5 | Umgang mit umpriorisierten Massnahmen | 116 |
| 9.5 | Zusammenarbeit | 117 |
| 9.6 | Kosten und Schwerpunktsetzung der Verkehrsmassnahmen | 119 |
| 9.6.1 | Gesamtkosten | 119 |
| 9.6.2 | Kosten nach räumlich-thematischen Schwerpunkten | 119 |
| 9.6.3 | Kosten nach Massnahmenkategorien..... | 120 |
| 9.6.4 | Massnahmen und Teilstrategien | 120 |
| 10 | Umsetzung | 122 |
| 10.1 | Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben | 122 |
| 10.2 | Finanzielle Tragbarkeit..... | 122 |
| 10.3 | Umsetzungskontrolle..... | 123 |
| 11 | Anhang A: Tabellen Umsetzungsreporting | 124 |
| 11.1 | 3. Generation..... | 124 |
| 11.2 | 4. Generation..... | 126 |
| 12 | Anhang B: Zukunftsbild | 128 |
| 13 | Anhang C: Teilstrategiekarten | 129 |
| 13.1 | Siedlung | 130 |
| 13.2 | Landschaft..... | 131 |
| 13.3 | Motorisierter Individualverkehr | 132 |
| 13.4 | Öffentlicher Verkehr | 133 |
| 13.5 | Fuss- und Veloverkehr | 134 |
| 14 | Anhang D: Detaillierte Situationsanalyse | 135 |
| 14.1 | Übersicht zur räumlichen Struktur der Agglomeration | 135 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 14.1.1 | Raumstruktur | 135 |
| 14.1.2 | Verkehrsnetz | 137 |
| 14.2 | Siedlungsstruktur | 138 |
| 14.2.1 | Stand und Entwicklungspfad | 138 |
| 14.2.2 | Räumliche Anordnung der Aktivitätenpotenziale | 142 |
| 14.2.3 | Erschliessung (MOCA 3 und 4)..... | 148 |
| 14.2.4 | Reisezeiten..... | 152 |
| 14.3 | Verkehrssystem und Mobilität | 153 |
| 14.3.1 | Gesamtverkehrssystem | 154 |
| 14.3.2 | Strassenverkehrsaufkommen | 161 |
| 14.3.3 | Güterverkehr | 164 |
| 14.3.4 | Öffentlicher Verkehr | 165 |
| 14.3.5 | Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, neue Mobilität..... | 166 |
| 14.3.6 | Fahrzeugbesitz..... | 169 |
| 14.3.7 | Verkehrsmittelwahl (Modal-Split, MOCA 1) | 169 |
| 14.4 | Landschaft, Natur und Umwelt..... | 171 |
| 14.4.1 | Landschaftsstruktur | 171 |
| 14.4.2 | Gewässerrevitalisierung | 172 |
| 14.4.3 | Landschafts- und Naturschutz | 172 |
| 14.4.4 | Vernetzungsachsen und ökologische Infrastruktur | 174 |
| 14.4.5 | Kulturlandschaft | 175 |
| 14.4.6 | Naherholungsgebiete | 175 |
| 14.4.7 | Schützenswerte Ortsbilder und historische Verkehrswege | 177 |
| 14.4.8 | Bike- und Wanderwege | 177 |
| 14.5 | Auswirkungen des Verkehrs | 178 |
| 14.5.1 | Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs, Verkehrsüberlastung und Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs | 178 |
| 14.5.2 | Luftbelastung..... | 178 |
| 14.5.3 | Lärmbelastung..... | 179 |
| 14.5.4 | Verkehrssicherheit (Unfälle, MOCA 2)..... | 181 |
| 15 | Anhang E: Grundlagen | 184 |
| 15.1 | Anhang E1 – Vorgaben zur Parkierung | 184 |
| 15.2 | Anhang E2 – Entwicklung des DTV an ausgewählten Messstellen..... | 186 |
| 15.3 | Anhang E3 – Messwerte der NO2-Passivsammler..... | 187 |
| 15.4 | Anhang E4 – Modal-Split-Kennzahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (MZMV) | 188 |
| | Grundlagen / Literatur | 189 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------|--|
| AFJ | Amt für Forst und Jagd, Kanton Uri |
| AfT | Amt für Tiefbau, Kanton Uri |
| AfU | Amt für Umwelt, Kanton Uri |
| ALA | Amt für Landwirtschaft, Kanton Uri |
| AP | Agglomerationsprogramm |
| ARE UR | Amt für Raumentwicklung, Kanton Uri |
| ARE | 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 | Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen |
| BFS | Bundesamt für Statistik |
| BLN | Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung |
| DTV | Durchschnittlicher täglicher Verkehr |
| EL | Eigenleistungen |
| ESP | Entwicklungsschwerpunkt |
| FVV | Fuss- und Veloverkehr |
| GV | Gesamtverkehr |
| IM | Intermodalität |
| IGW | Immissionsgrenzwert |
| ISOS | Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung |
| IVS | Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung |
| JD | Justizdirektion, Kanton Uri |
| 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 |
| SIN | Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse |

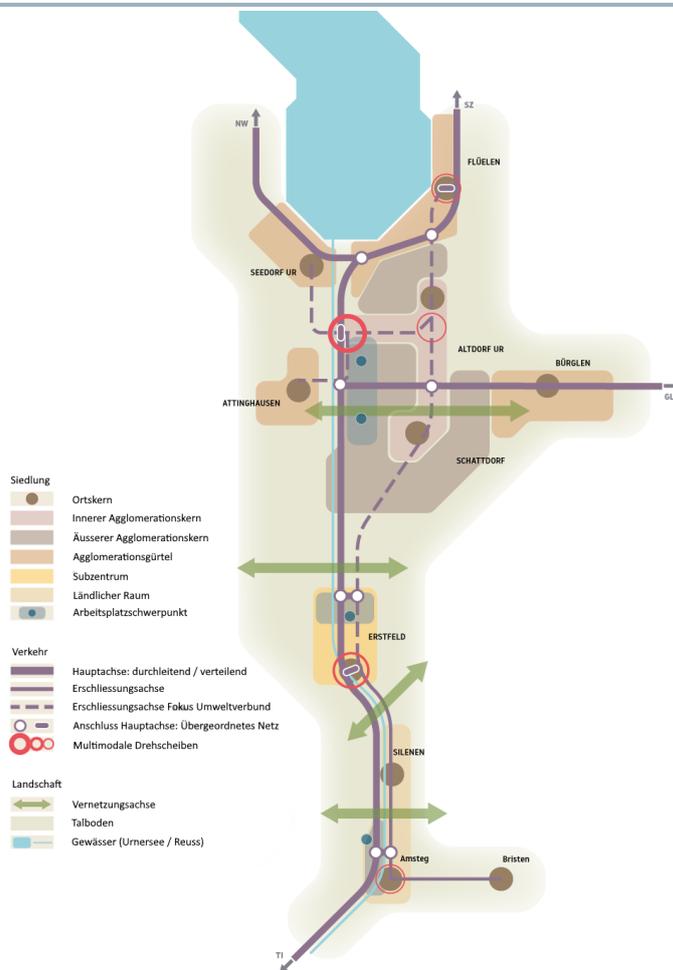
| | |
|------|---|
| SIS | Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene |
| URT | Unteres Reusstal |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| VD | Volkswirtschaftsdirektion, Kanton Uri |
| VQZ | Verdichtungsgebiete (V-Gebiete), Gebiete mit Zentrumsfunktion (Z-Gebiete) und Gebiete zur qualitativen Aufwertung (Q-Gebiete) |
| VZÄ | Vollzeitäquivalente |
| WOV | West-Ost-Verbindungsstrasse |
| WK | Wirkungskriterien Bund |

Zusammenfassung

Die Agglomeration Unteres Reusstal im Überblick

Die kleine Agglomeration Unteres Reusstal (URT) liegt südlich des Urnersees und nördlich des Gotthards 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. Die Agglomeration zeichnet sich durch ein abwechslungsreiches Nebeneinander von Siedlungsraum, Kulturland und Natur aus. Im Agglomerationskern liegen Arbeitsplatz-, Wohn- und Einkaufsgebiete nahe beieinander. Die Agglomeration setzt sich aus Teilräumen verschiedener Raumtypen zusammen, die sich in ihrer Lage und ihrem Charakter unterscheiden. Das folgende Strukturbild zeigt, wie die Agglomeration räumlich und verkehrlich gegliedert ist.

Abbildung Z-1: Strukturbild der Agglomeration Unteres Reusstal



Die Agglomeration ist geprägt durch seine periphere Lage an der Transitachse Nord-Süd im Berggebiet, umgeben und durchzogen von Natur und Landschaft.

Hauptachsen: Die A2/A4 und der Schienenverkehr leiten den Verkehr durch, tragen aber auch zur Verteilung des Verkehrs bei. Die WOV und die Klausenpassstrasse (H2) führen ostwärts ins Schächental / nach Glarus.

Die Erschliessungsachse fokussiert auf den Umweltverbund.

Multimodale Drehscheiben verteilen sich entlang der Haupt- und Erschliessungsachse.

Die Teilräume der Agglomeration sind unterschiedlichen Raumtypen zugeordnet, mit jeweils eigenem Charakter in Raum, Mobilität und Politik.

Die Arbeitsplatzschwerpunkte sind direkt an die Hauptachsen angeschlossen, liegen teils abseits der mit direkter ÖV-Verbindung zwischen grösseren Wohngebieten und Ortskernen ausgestatteten Erschliessungsachse.

Die ökologische Vernetzung ist herausfordernd, insbesondere aufgrund der mehrfachen Zerschneidung durch Verkehrsinfrastruktur, Fliessgewässer und Siedlung.

Die periphere Lage im Berggebiet an der Transitachse und der hohe ländliche Anteil des Kantons prägen seine Mobilität und die Politik. Gleichzeitig ist die finanzielle Situation des Kantons angespannt und der Mitteleinsatz muss stark priorisiert werden, wobei auf diese Heterogenität und die politischen Realitäten im ganzen Kanton Rücksicht genommen werden muss.

Trägerschaft, Grundlagen und Generationen des AP URT

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

Die Agglomerationsprogramme sind abgestimmt mit dem Raumkonzept Schweiz und erfüllen die Grundanforderungen gemäss RPAV. Die kantonalen Grundlagen bestehen im kantonalen Richtplan (KRP), im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und im kantonalen Verkehrsplan und in der kantonalen Gesetzgebung (Strassengesetz [StrG], Planungs- und Baugesetz [PBG]). Die kommunalen Siedlungsleitbilder und Verkehrsrichtpläne sind darauf abgestimmt und konkretisieren diese. Die bisherigen Generationen des AP URT bauen auf diesen auf:

- Die 3. Generation enthielt die Schlüsselmassnahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (West-Ost-Verbindungsstrasse [WOV], Kantonsbahnhof Altdorf mit Buskonzept, Halbinschluss Altdorf Süd, Umsetzung Radwegkonzept).
- In der 4. Generation standen die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeit gemäss kantonalem Richtplan, die Weiterentwicklung im Fuss- und Veloverkehr sowie die differenzierte Siedlungsentwicklung in VQZ-Gebieten im Vordergrund. Ein Teil der ESP-Erschliessungsmassnahmen wurden vom Bund aus verschiedenen Gründen umpriorisiert.

Viele Massnahmen der dritten Generation sind umgesetzt oder zeitlich im Soll. Der Kantonsbahnhof Altdorf wurde im Dezember 2021 in Betrieb genommen. Die Eröffnung der West-Ost-Verbindungsstrasse mit der ersten Etappe der flankierenden Massnahmen (FlaMa) erfolgt im Herbst 2025. Die Massnahmen der vierten Generation sind grösstenteils im Soll, auch wenn es aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen zu Verzögerungen kommen dürfte.

Seit 2024 verfügt der Kanton mit dem Klimaschutzkonzept (KLUR), das Massnahmen zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 definiert, einer Schwachstellenanalyse zum Alltagsnetz im Fuss- und Veloverkehr sowie einem Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben im Kanton Uri über aktualisierte Grundlagen. In der 5. Generation liegt der Schwerpunkt auf der Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten, der Aufwertung von Verkehrsdrehscheiben und Bushaltestellen sowie der baulichen Gestaltung von siedlungsorientierten Strassen. Diese und weitere Massnahmen verteilen sich auf Eigenleistungen (bis 2028/32), A-Massnahmen (Beginn Ausführung 2028-2032) sowie B-Massnahmen (2032-2036), wobei die aktuelle finanzielle Situation im Kanton zu einer starken zeitlichen Priorisierung führt.

Situation und Trends

Die Zahl der Einwohner und Beschäftigten in der Agglomeration ist seit 2017 gewachsen, mit Fokus auf Altdorf und Schattdorf. Das Wachstum hat vor allem in Baulücken und Innenentwicklungsflächen an guter Lage stattgefunden. Die Passagierzahlen im ÖV sind wieder auf dem Niveau vor Covid-19 und das Strassenverkehrsaufkommen ist auf dem Niveau von 2019. Beim Autobesitz zeichnet sich eine Trendumkehr ab, wobei auch immer mehr UrnerInnen sowie Transitgäste mit E-Autos, E-Bikes und FäG unterwegs sind. Die Luftbelastung liegt dank

veränderter Fahrzeugflotte und Wettereinflüssen unterhalb der Grenzwerte. Entlang der Kantonsstrassen innerorts ist die Lärmbelastung oft über den Grenzwerten. Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz wurden identifiziert, generelle Unfallschwerpunkte (USP) gibt es hingegen keine. Das Busangebot ist auf die zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf und den regionalen Schienenverkehr ausgerichtet, was sich positiv auf die Attraktivität auswirkt, aber auch selbst zu finanzierende Überangebote mit sich bringt. Tarifmassnahmen im Freizeitverkehr (z.B. das «Uri Ticket») unterstützen die ÖV-Nutzung. Altdorf hat kürzlich ein Veloverleihsystem eingeführt.

Mit der Eröffnung der WOV im Oktober 2025 wird in Altdorf in der Ortsdurchfahrt ein neues Temporegime eingeführt und in Bürglen und Schattdorf werden flankierende Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf die Hauptachse vorgesehen. Der Halbinschluss Altdorf Süd verzögert sich, weshalb der Verkehr in der Übergangsphase über die Umfahrung Industriestrasse den Nationalstrassen A2/A4 zugeführt wird. Wie genau die Bevölkerung und Reisende in Richtung Klausenpass ihre Gewohnheiten an das neue Verkehrsregime anpassen, lässt sich erst nach einer Bewährungsphase sagen. Gemäss Verkehrsmodell sind höhere Belastungen auf der verkehrsorientierten Achse zwischen Kreisel Kollegi und Schächen, zwischen Kreisel Wysshus und Anschluss Flüelen, auf der Rynächtstrasse sowie auf den kommunalen Sammelstrassen Attinghauserstrasse und Dorfstrasse Schattdorf zu erwarten. Trotz Bevölkerung- und Beschäftigtenwachstum wird sich der Durchgangsverkehr und das Verkehrsaufkommen in den Ortsdurchfahrten stark reduzieren, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität, die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, den Verkehrsfluss beim ÖV und die Lärm- und Luftbelastung auswirkt. Die laufende Realisierung der Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr (3. und 4. Generation) tragen ebenfalls dazu bei. Massnahmen aus dem Klimaschutzkonzept fördern die Elektromobilität und machen neue Vorgaben zur Parkierung und zum Mobilitätsmanagement.

Abbildung Z-2: Bisherige Entwicklung und Trends

| Zeitraum | Entwicklung |
|--------------------------|--|
| Erfolgt bis 2024 | Sanierung Erstfeld Innerorts (2021, mit Werkleitungen), Kantonsbahnhof und Buskonzept (2022), Veloverleihsystem Altdorf (2024), Ausbau Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze, Einführung maximaler Pendlerabzug (2024), Erneuerung Militärstrasse Schattdorf (2024); Siedlungsentwicklung vorwiegend in Baulücken und Innenentwicklungsfläche |
| Erwartet ab 2024 | Eröffnung WOV (2025) und Umsetzung FlaMa 1. Etappe, schrittweise Umsetzung Radwegkonzept (3. und 4. Generation), Start Umsetzung Klimaschutzkonzept (KLUR), Überarbeitung kommunale Siedlungsleitbilder und Nutzungsplanung (laufend), Halbinschluss Altdorf Süd (frühestens 2029) |
| bis 2040 Regional | Moderates Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum, Siedlungsentwicklung im Bestand, in Baulücken und Innenentwicklungsflächen an guten ÖV-Lagen; Arbeitsplatzentwicklung fokussiert in Entwicklungsschwerpunkten (ESP); mittelfristige Wirkungen WOV und FlaMa auf Siedlungsentwicklung |
| Megatrends | Zunehmende Verbreitung E-Mobilität, Höherer Anteil über 65-Jährige, Einsatz digitaler Lösungen in Verwaltung, Mobilität und Gesellschaft, Vorboten des Klimawandels, Landschaft und Natur unter Druck |

Ziele, Handlungsbedarf und Teilstrategien

Die MOCA-Ziele sind teilweise ehrgeizig, aber auch mit Rücksicht auf die beschriebenen Rahmenbedingungen festgelegt. Die bisher für 2040 definierten Ziele zur ÖV-Erschliessung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen dürften erreicht werden, wobei dazu das weitere Wachstum in den Güteklassen B und C stattfinden muss. Taktverdichtungen sind angesichts des zur Anbindung der Zugverbindungen notwendigen Überangebots¹ und der angespannten finanziellen Lage nur punktuell (Einbindung von neuen Haltestellen) vorstellbar. Der Modal-Split-Anteil des MIV soll sich bis 2040 von aktuell 55-65% auf 50% reduzieren. Angesichts der peripheren Lage der Agglomeration, der heterogenen Raumtypologie und entsprechenden Vorteilen des MIV erachtet die Trägerschaft dieses Ziel als ambitioniert. Eine Zielverschärfung soll im Rahmen der 6. Generation angestrebt werden. Die Zahl der Unfälle pro Einwohner/-in und Beschäftigte hingegen soll bis 2040 deutlich reduziert werden. Bei der Siedlungsdichte wird eine Trendfortsetzung angestrebt, weil die Agglomeration im Vergleich mit anderen kleinen Agglomerationen bereits eine überdurchschnittliche Dichte aufweist und die Konkretisierung der Innenentwicklung im Rahmen der Siedlungsleitbilder und Nutzungsplanung erst angelaufen ist.

Der aus dem Zukunftsbild, den Analysen, den MOCA-Zielen und der Trendentwicklung resultierende vielfältige Handlungsbedarf und die darauf ausgerichteten Teilstrategien greifen diese und weitere Themen auf. Die Teilstrategien gelten für die nächsten 8 Jahre und decken den gesamten Handlungsbedarf ab.

Gegenüber der 4. Generation wurden das Zukunftsbild aktualisiert, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien neu formuliert und strukturiert. Zum besseren Verständnis der räumlichen Struktur des Perimeters wurde dem Zukunftsbild ein abstrakteres Strukturbild vorangestellt, welches dem Verstehen des Raumes gilt und die unterschiedlichen Raumtypen betont. Der Handlungsbedarf wurde für die 5. Generation in einem partizipativen Prozess priorisiert. Die Teilstrategie Verkehr wurde in sechs Themenfelder aufgeschlüsselt. Inhaltlich sind die Elemente über weite Strecken kongruent mit der 4. Generation. Im Siedlungsthema wurden die Teilstrategien «Siedlung ökologisch gestalten» sowie «Arbeitsplatzentwicklung koordinieren» neu aufgenommen. Neu wurden Schlüsselareale definiert, auf die in den nächsten Jahren ein besonderes Augenmerk gelegt werden soll, weil sie eng mit der Verkehrsentwicklung abzustimmen sind. Beim Thema Landschaft wurde die Förderung der «Biodiversität im Siedlungsraum» hinzugefügt. Beim Verkehr gibt es neu eine Teilstrategie zum «Güterverkehr».

Zwischen Strategie und Massnahmenteil werden ausgewählte Themen und Entwicklungsgebiete (WOV-System und ESP Arbeitsplatzgebiete Schattdorf / Bürglen, Werkmatt und Erstfeld Gygen) themenübergreifend beleuchtet, weil dort in den nächsten Jahren für die Agglomeration aus wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht wichtige Weichen gestellt werden.

¹ Der Bund beteiligt sich an der Bestellung des Busverkehrs in Abhängigkeit u.a. von der Nachfrage. Angebote, die der Bund aufgrund seiner Kriterien nicht mitbestellt und daher auch nicht mitfinanziert, werden als «Überangebot» bezeichnet. Die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen des Bundes finden sich in der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

Massnahmen der 5. Generation

Die Trägerschaft setzt sich teils ehrgeizige Ziele, hat den Handlungsbedarf erkannt und will mit den Teilstrategien die richtigen Weichen für die Zukunft stellen, ist sich aber gleichzeitig den finanziellen und politischen Realitäten im heterogenen, von Topografie und Transitachse geprägten Raum bewusst. Die aktuell verfügbaren Ressourcen und politischen Gegebenheiten erfordern eine realistische Priorisierung auf der Massnahmenseite.

Die Verkehrsmassnahmen der 5. Generation (inkl. Eigenleistungen) kosten insgesamt rund 53 Mio. CHF. Der Schwerpunkt liegt bei der Erschliessung und Entwicklung der ESP sowie Verkehrsdrehscheiben. Neben den ESP Arbeitsplatzgebieten profitieren dabei das ESP Altdorf Zentrum durch Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums sowie das Regionalzentrum Erstfeld vom Ausbau der regionalen Verkehrsdrehscheibe und einer Strassenaufwertung. Viele der Massnahmen adressieren dabei indirekt die Teilstrategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Strassenraum und die Verbesserung des Fusswegnetzes. Auch die Lenkung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Netz und die Entlastung der Ortsdurchfahrten spielt bis zur Fertigstellung des Systems «WOV» inklusive flankierender und unterstützender Massnahmen eine Rolle.

Die Weiterentwicklung des Velowegnetzes erfolgt eingebettet in grössere Massnahmen – neue reine Velomassnahmen wurden nur im B-Horizont aufgenommen. Für die Umsetzung von eigenständigen Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen im A-Horizont der 5. Generation sind die planerischen und finanziellen Voraussetzungen derzeit nicht gegeben, auch weil im Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) sanierungsbedürftige Strassenabschnitte, auch ausserhalb der Agglomeration, priorisiert werden müssen.

Die Verkehrsmassnahmen sind abgestimmt mit den Siedlungsmassnahmen: Die planerische Weiterentwicklung und verstärkte Koordination der ESP, die Entwicklung der im Gesamtverkehrssystem gut gelegenen Schlüsselareale, die Schaffung von neuen Grün- und Freiräumen sowie die Ortskernbelebung. Massnahmen zur ökologischen Vernetzung, die Ausweitung des Natur- und Landschaftsschutzes und Schaffung von Konzepten zur Förderung der Siedlungsökologie runden das Bild ab. Konkrete Massnahmen zur Siedlungsökologie und Klimaanpassung sowie deren Einbezug in Siedlungs- und Verkehrsplanung sind in den planerischen Grundlagen derzeit noch zu wenig abgebildet, weshalb sich die aktuelle Generation auf Eigenleistungen zur Schaffung dieser Grundlagen beschränken muss.

Die Massnahmen verteilen sich dabei auf den A- und B-Horizont sowie auf Eigenleistungen. Sie unterstützen die Erreichung der gesteckten Ziele und stehen im Einklang mit den konzeptionellen Grundlagen. Die folgende Abbildung zeigt die Massnahmen der 5. Generation – räumlich grob verortet. Zur Mitfinanzierung beantragt werden die Verkehrsmassnahmen im A- und B-Horizont. Die Eigenleistungen (inkl. Zusammenarbeit, Siedlung und Landschaft) tragen massgeblich zur Programmwirkung bei.

Abbildung Z-3: Massnahmen des AP 5G

| | Altdorf / Seedorf / Attinghausen / Flüelen | Schattdorf / Bürglen | Erstfeld / Silenen |
|---|---|---|---|
| VERKEHR | – Etappe 2A Erschliessung ESP Werkmatt | – Rückwärtige Erschlies- sung Ried (GV / ESP, Velolücke, Unterstützung Wirkung WOV) | |
| Eigenleistungen (bis 2028/32) | – Prüfung Tempo 30 Seedorf | – Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse (Veloroute) | |
| Konzepte: Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze / Mobilitätsmanagement in ESP | | | |
| A-Massnahmen (2028-2032) | – Etappe 2B Erschliessung ESP Werkmatt (Begeg- nungszone) | – Erschliessung ESP und Kreisel Rossgiessen (Strasse, FVV, ÖV; einzi- ger VE-Standort; Unter- stützung Wirkung WOV) | |
| – Aufwertung Bushaltestellen (P) | – Plätzli und Galliried («Ring» um Attinghausen) | – Schattdorf Adlergarten und Grund (Sportplatz) – Bürglen Brügg (lokale VDS Freizeit) | |
| B-Massnahmen (2032-2036) | – Umgestaltung Altdorf Inner- orts (Begegnungszone, FlaMa WOV 2. Etappe) – Umgestaltung Flüelerstrasse (FlaMa WOV 2. Etappe) | | – ESP Erstfeld Gygen - Arealerschlies- sung (ESP) – Regionale VDS Bahnhof Erstfeld: Um- gestaltung (inkl. Gotthardstrasse Ober- dorf, T30) – Post- / Beckplatz Amsteg (lokale VDS Freizeit) |
| – Fuss- und Veloverkehr (P) | – Veloführung Wysshus Ost – Bahnhof Altdorf – See- dorferstrasse – Veloführung Giessen- strasse – Allmendstrasse | | – Fuss- u. Veloweg Dayweg (2 Etappen) – Veloweg Gotthardstrasse Steinbruch- Plattentalbach |
| – Aufwertung Bushaltestellen (P) | – Attinghausen Seilbahn (lo- kale VDS Freizeit) | – Bürglen: Dorf (Ortskern) | |
| – Aufwertung / Si- cherheit Strassen- raum (P) | – Verkehrsberuhigung Wyden / Gandermatt Seedorf | – Umgestaltung Bürglen Süd | – Gotthardstrasse Erstfeld Oberdorf |
| SIEDLUNG | Verdichtungspotenziale erkennen / Schlüsselareale Entwickeln (Altdorf-Bürglen) / Zentren stärken (Altdorf, Seedorf, Erstfeld) / Umsetzung ESP Arbeiten / Siedlungsökologie (Erstfeld) / Stärkung Grün- und Freiräume (Altdorf, Flüelen) | | |
| LANDSCHAFT | Strategie Siedlungsrandgestaltung, Ausarbeitung weiterer Schutzmassnahmen, Ausdehnung der Artenförderung, Erhalt und Sanierung Trockensteinmauern | | |
| ZUSAMMEN- ARBEIT | AP-Koordination im Gemeindeverband, Koordination ESP Arbeitsplatzgebiete, Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung | | |
| NATIONALE PLANUNGEN | Umwidmung Hauptstrasse H2 (ca. 2025), N4 Neue Axenstrasse (2034), Halbanschluss Altdorf Süd (frühestens 2029), Anschluss N4 Flüelen (Horizont nicht bekannt), 2. Etappe NEAT «Berg Lang» (n.b.) | | |

Abk.: P = Paket mit Pauschalbeiträgen, VDS = Verkehrsdrehscheibe, AP = Agglomerationsprogramm, ESP = Entwicklungsschwerpunkt, FVV = Fuss- und Veloverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, KLUR = Kantonales Klimaschutzkonzept, FlaMa = Flankierende Massnahmen, WOV = West-Ost-Verbindungsstrasse, H2 = Hauptstrasse 2, GV = Güterverkehr

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ist die Agglomeration «Unteres Reusstal» seit 2014 im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) beitragsberechtigt. In der Abgrenzung der Beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA) umfasst die Agglomeration die Kerngemeinde Altdorf, die Gemeinden im Hauptkern Schattdorf, Bürglen, Attinhausen und Flüelen, sowie die Gürtelgemeinden Seedorf, Erstfeld und Silenen. Funktional-räumlich sind die Gemeinden in einen Hauptsiedlungsraum rund um den Kantonshauptort Altdorf, das vorgelagerte Regionalzentrum Erstfeld und die ländliche Gemeinde Silenen gegliedert.

Der Kanton Uri hat als Trägerschaft, vertreten durch die Justizdirektion, bereits für die dritte und vierte Generation ein Agglomerationsprogramm «Unteres Reusstal» eingereicht. Die prioritären Massnahmen der dritten Generation wurden in der Zwischenzeit umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation wurde auf diesen Pfeilern aufgebaut und ein Schwerpunkt bei der Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs sowie bei der Konkretisierung der Siedlungsschwerpunkte gesetzt. Die Massnahmen der vierten Generation befinden sich seit Anfang 2024 in der Umsetzungsphase.

Mit erfolgter oder absehbarer Umsetzung der Massnahmen des kantonalen Verkehrsplans und des regionalen Gesamtverkehrskonzepts «Unteres Reusstal» (rGVK) mit den «Leuchttürmen» der dritten Generation wie dem Kantonsbahnhof Altdorf (Eröffnung auf Fahrplanwechsel 2021/2022), dem neuen Buskonzept (ab 2022), der aufgrund von Einsprachen verzögerten West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV, Eröffnung Herbst 2025), dem Halbanschluss Altdorf Süd (frühestens 2029) sowie der laufenden Umsetzung des Radwegkonzepts, hat sich die Ausgangslage der Agglomeration Unteres Reusstal verändert. Auch Umfeldentwicklungen wie die Covid-19-Pandemie haben ihre Spuren im Alltag hinterlassen.

Nun reicht die Trägerschaft mit dem vorliegenden Bericht auch für die 5. Generation das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal ein. Die Generationenkohärenz ist dabei durch die im Grundsatz stabilen, gezielt weiterentwickelten konzeptionellen Grundlagen der AP gewahrt. Diese Grundlagen sind im folgenden Abschnitt erläutert.

1.2 Konzeptionelle Grundlagen

a) 3. und 4. Generation (weiterhin)

Seit der dritten Generation stützt sich die Trägerschaft bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme auf die folgenden konzeptionellen Grundlagen.

Raumkonzept Schweiz

Der Kanton Uri und die Agglomeration Unteres Reusstal sind Bestandteil des alpinen Handlungsraums «Gotthard». Die alpinen Räume verfügen über besondere Ressourcen als Natur- und Kulturräume sowie im Bereich Energie und Tourismus. Die alpinen Handlungsräume sind wirtschaftlich und kulturell eng mit den benachbarten Handlungsräumen verflochten, insbesondere seinen Zentren, was sich auch in den Pendlerbeziehungen sowie im Freizeitverkehr äussert. Der Gotthardraum ist zudem Transitkorridor für den europäischen Strassen- und Schienenverkehr und für den Energietransport.

Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das kantonale PBG² regelt die allgemeinen Grundsätze für die Richtplanung, die Nutzungsplanung der Gemeinden, die Sondernutzungspläne, die Baubewilligungsverfahren unter Berücksichtigung des Orts- und Landschaftsbildes, die Erschliessung von Bauzonen und die Erstellungspflicht von Abstellplätzen.

Kantonaler Richtplan Uri

Der kantonale Richtplan³ ordnet den Kanton im internationalen (Infrastrukturnetze) und nationalen räumlichen Kontext (Wirtschaft, Kultur, Bildung und Tourismus) ein. Die Agglomeration unteres Reusstal ist im Richtplan als wirtschaftliches Hauptentwicklungsgebiet bezeichnet, wobei der Perimeter im Raumkonzept über funktionale und topografische Zusammenhänge definiert ist. Das Hauptzentrum ist Altdorf, das Regionalzentrum Erstfeld spielt als Scharnier zum Urner Oberland eine wichtige Rolle. Die Agglomeration liegt im Einflussbereich des Wirtschaftsraums Zentralschweiz/Luzern sowie des Metropolitanraums Zürich.

Folgende Kapitel sind für das Agglomerationsprogramm von besonderer Bedeutung:

- In Kapitel 2 «Raumordnungspolitische Ziele» sind die Grundsätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie die Siedlungsentwicklung nach Innen formuliert.
- In Kapitel 5 «Mobilität» sind die wichtigsten Grundsätze zur Entwicklung von Strasseninfrastruktur, Angebot im öffentlichen Verkehr und im Fuss- und Veloverkehr gelegt. Die West-Ost-Verbindung (Eröffnung 2025), die flankierenden Massnahmen sowie die Ausrichtung des Busverkehrs auf den Kantonsbahnhof Altdorf (Eröffnung 2022) sind hier verankert.

² Planungs- und Baugesetz des Kantons Uri vom 13.06.2010, (RB 40.1111).

³ Justizdirektion (Stand 22.1.2024), Kantonaler Richtplan. Online unter https://www.ur.ch/_docn/375874/Richtplan-text_240122.pdf

- Im Kapitel 4 «Siedlung» sind die Modalitäten zur Sicherstellung der Innenentwicklung konkretisiert, die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sowie der einzige Standort für verkehrsin- tensive Einrichtungen (VE) verortet. Das Siedlungsgebiet ist über eine kantonale Flächen- vorgabe und kommunale Siedlungsbegrenzungslinien beschränkt. Gesteuert wird die In- nenentwicklung durch Vorgabe von kommunalen Richtwerten für die Bauzonenauslastung / Bauzonenflächenbeanspruchung, abgestimmt auf die Gemeindetypen. Das Instrument der kommunalen Siedlungsleitbilder dient den Gemeinden zur Festlegung ihrer mittel- bis langfristigen räumlichen Entwicklungsstrategien sowie des Vorgehens zur Umsetzung der Entwicklung nach Innen (inkl. Vorgaben für Mindestausnützung).

Auf kommunaler Ebene sind die Siedlungsleitbilder auf strategischer Ebene die massgeblichen Grundlagen. Diese sind mit dem Kantonalen Richtplan abgestimmt und behördenverbindlich, und in der kommunalen Bau- und Zonenordnung (BZO) und der Nutzungsplanung zu konkre- tisieren. Die Siedlungsleitbilder der Gemeinden sind derzeit in Überarbeitung.

Kantonaler Verkehrsplan und regionale Gesamtverkehrskonzepte (Stand 2019)

Der kantonale Verkehrsplan⁴ ist ein strategisches Führungsinstrument des Regierungsrats und konkretisiert die im kantonalen Richtplan unter Kapitel 5 «Mobilität» gemachten Aussagen. In- haltlich führt der Verkehrsplan die drei regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) «Uerner Unterland», «Mitte» und «Urserntal» (Stand 2018) zusammen. Der Perimeter des rGVK «Uerner Unterland»⁵ umfasst mit Ausnahme der Gemeinde Silenen den Raum der Agglomeration «Un- teres Reusstal». Silenen ist im rGVK «Mitte» behandelt. Der kantonale Verkehrsplan definiert das System «WOV», die multimodalen Verkehrsdrehscheiben (Bahnhöfe und Bus-Hubs) mit ausreichend Parkplätzen für kombinierte Reisen, das Radwegnetz mit Kantonalen Haupt- und Nebenrouten und strebt eine Parkplatzbewirtschaftung in zentralen Siedlungsgebieten sowie minimale Standards für Fusswege entlang von Kantonsstrassen an.

Für die flankierenden Massnahmen zur WOV sieht der Verkehrsplan eine schrittweise Reali- sierung, in Abhängigkeit verfügbarer Mittel und je nach Dringlichkeit vor. Die gewünschte Len- kungswirkung soll mit den kleinstmöglichen Eingriffen erzielt werden können, bevor einschnei- dendere Massnahmen mit entsprechenden finanziellen Herausforderungen realisiert werden.

Als kommunale Weiterentwicklung des kantonalen Verkehrsplans – insbesondere in Bezug auf die Umsetzung des Systems «WOV» – ist auch die Gesamtschau Verkehr der Gemeinde Schattdorf⁶ sowie der Verkehrsrichtplan⁷ der Gemeinde Altdorf relevant.

Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP)

Der Regierungsrat beschliesst alle vier Jahre das Programm für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen (Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen, UHP). Er bezeichnet darin die Stras- senunterhaltsvorhaben, die innert vier Jahren ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Die

⁴ Vgl. Baudirektion Uri (2019), Kantonaler Verkehrsplan.

⁵ Vgl. Regierungsrat Kanton Uri (2018), rGVK Uerner Unterland. Synthesebericht.

⁶ Vgl. Gemeinde Schattdorf (2021), Schattdorf, West-Ost-Verbindung. Gesamtschau Verkehr Schattdorf.

⁷ Vgl. Gemeinde Altdorf (2010), Verkehrsrichtplan.

Priorisierung der Unterhaltsmassnahmen ist auf einen möglichst kosteneffizienten Unterhalt ausgerichtet, was eine langfristige Unterhaltsplanung erfordert. Kurzfristig notwendige Massnahmen oder Massnahmen Dritter mit Eingriffen in die Kantonsstrassen sind deshalb mit dem Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen zeitlich abzustimmen.

b) 5. Generation (neu)

Die bisherigen Grundlagen bilden weiterhin den konzeptionellen und rechtlichen Rahmen für die Entwicklung und Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme und sind damit auch die Basis zur Sicherstellung der Generationenkohärenz. Für die Erarbeitung der 5. Generation stehen neue konzeptionelle Grundlagen zur Verfügung.

Kantonales Klimaschutzkonzept (seit 2023)

Der Regierungsrat des Kantons Uri hat das Klimaschutzkonzept⁸ (KLUR) im August 2023 genehmigt. Der Regierungsrat verankert darin das Netto-Null-Ziel für THG-Emissionen bis 2050. Teilziele sind die Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs und die Reduktion des Verkehrswachstums im Vergleich zum Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs und der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. Das Konzept definiert u.a. Massnahmen im Bereich Verkehr. Die kantonale Verwaltung will dabei auch eine Vorbildfunktion einnehmen. Die Umsetzung erfolgt unter Federführung des Amtes für Umwelt.

Verkehrsdrehscheiben und Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr (seit 2024)

Das Konzept Verkehrsdrehscheiben⁹ fasst für den ganzen Kanton und abgestimmt auf den kantonalen Richtplan und den Verkehrsplan die aktuelle Situation und Funktion der Verkehrsdrehscheiben zusammen und identifiziert Massnahmen für deren weitere Entwicklung. Die Schwachstellenanalyse im Fussverkehr¹⁰ untersucht in mit den Gemeinden abgesprochenen Attraktorengeländen systematisch den Zustand der Fusswege und die Zugänglichkeit der Bushaltestellen und stellt den prioritären Handlungsbedarf fest. Die Schwachstellenanalyse im Veloverkehr¹¹ untersucht die kantonalen Haupttrouten auf Schwachstellen im Radwegnetz.

1.3 Methodik und Aufbau des Agglomerationsprogramms

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.

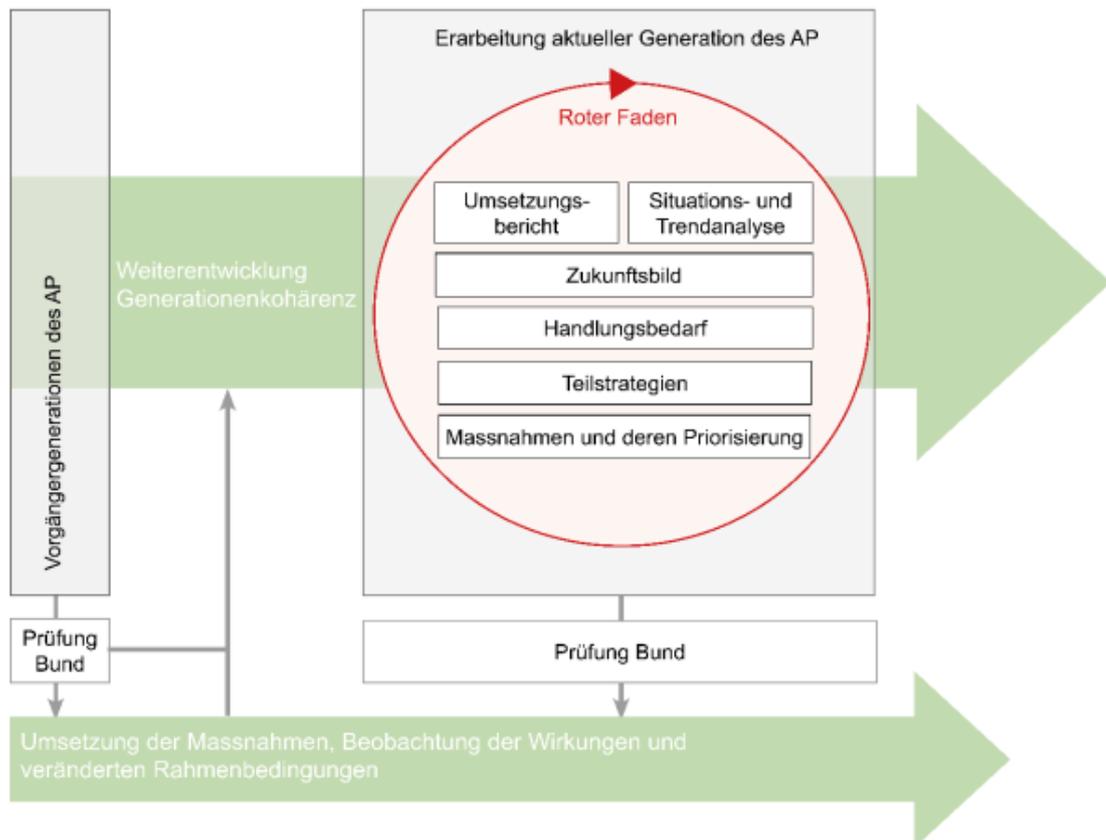
⁸ Vgl. Amt für Umwelt Uri (2023), Klimaschutzkonzept Kanton Uri.

⁹ Vgl. metron (2024), Konzept Verkehrsdrehscheiben Uri.

¹⁰ Vgl. metron (2024), Schwachstellenanalyse Fussverkehr.

¹¹ Vgl. metron (2024), Schwachstellenanalyse Velowegnetz.

Abbildung 1-1: Bausteine des Agglomerationsprogramms nach Vorgabe RPAV



Die Struktur des Hauptberichts folgt weitgehend diesem Aufbau:

- Kapitel 2: Umsetzungsstand der Massnahmen der 3. und 4. Generation
- Kapitel 3: Überblick zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation
- Kapitel 4: Situations- und Trendanalyse (mit Langfassung im Anhang D)
- Kapitel 5: Zukunftsbild und MOCA-Ziele
- Kapitel 6: Handlungsbedarf und Priorisierung
- Kapitel 7: Teilstrategien
- Kapitel 8: Erläuterung des Gesamtsystems WOV sowie der Zukunft der ESP Arbeitsplatzgebiete
- Kapitel 9: Massnahmenübersicht und Würdigung
- Kapitel 10: Umsetzung des AP der 5. Generation

In den Anhängen werden die Tabellen des Umsetzungsreportings (Anhang A, Kapitel 11), das Zukunftsbild (Anhang B, Kapitel 12), die Teilstrategiekarten (Anhang C, Kapitel 13), die detaillierte Situationsanalyse (Anhang D, Kapitel 14) sowie weitere Grundlagen der Situations- und Trendanalyse (Anhang E, Kapitel 15) dargestellt.

2 Umsetzungsbericht

Gemäss Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) und der Verordnung (PAVV) ist der Umsetzungsbericht integraler Bestandteil eines Agglomerationsprogrammes (AP). Dieser besteht aus den nachfolgenden Ausführungen und den Umsetzungstabellen im Anhang A (Kapitel 11).

Abgebildet ist der Stand der Umsetzung am 31. Dezember 2024 für die Massnahmen im A-Horizont gemäss den Leistungsvereinbarungen der 3. und 4. Generation des Bundes mit dem Kanton Uri.

2.1 Umsetzungsstand 3. Generation

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation standen die Realisierung der im Richtplan und Verkehrsplan verankerten Massnahmen West-Ost-Verbindung mit A2-Halbanschluss und multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf, das Buskonzept 2022 mit Ausrichtung des Busnetzes auf den Bahnhof Altdorf sowie Massnahmen zur Realisierung des Radwegnetzes (A-Massnahmen gemäss Priorisierung) im Zentrum. Die WOV wird im Herbst 2025 eröffnet und soll die Ortsdurchfahrten Altdorf und Schattdorf von Durchgangsverkehr entlasten und die Aufwertung der Ortsdurchfahrten ermöglichen. Der Kantonsbahnhof Altdorf (auf Fahrplanwechsel 2021/2022 eröffnet) ist als zentrale multimodale Drehscheibe zwischen Regional- und Fernverkehr mit Bushöfen Ost und West, mit P&R-Angeboten und Veloabstellplätzen ausgestattet.

Die Umsetzungsfrist von A-Massnahmen des Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, AP URT der 3. Generation ist in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Kanton Uri festgehalten. Der Beginn der Ausführung von Bauvorhaben (Baubeginn) und damit die Realisierung geplanter Massnahmen muss demnach vor dem 31. Dezember 2025 erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist erlischt der Anspruch auf die Ausrichtung von Bundesbeiträgen.

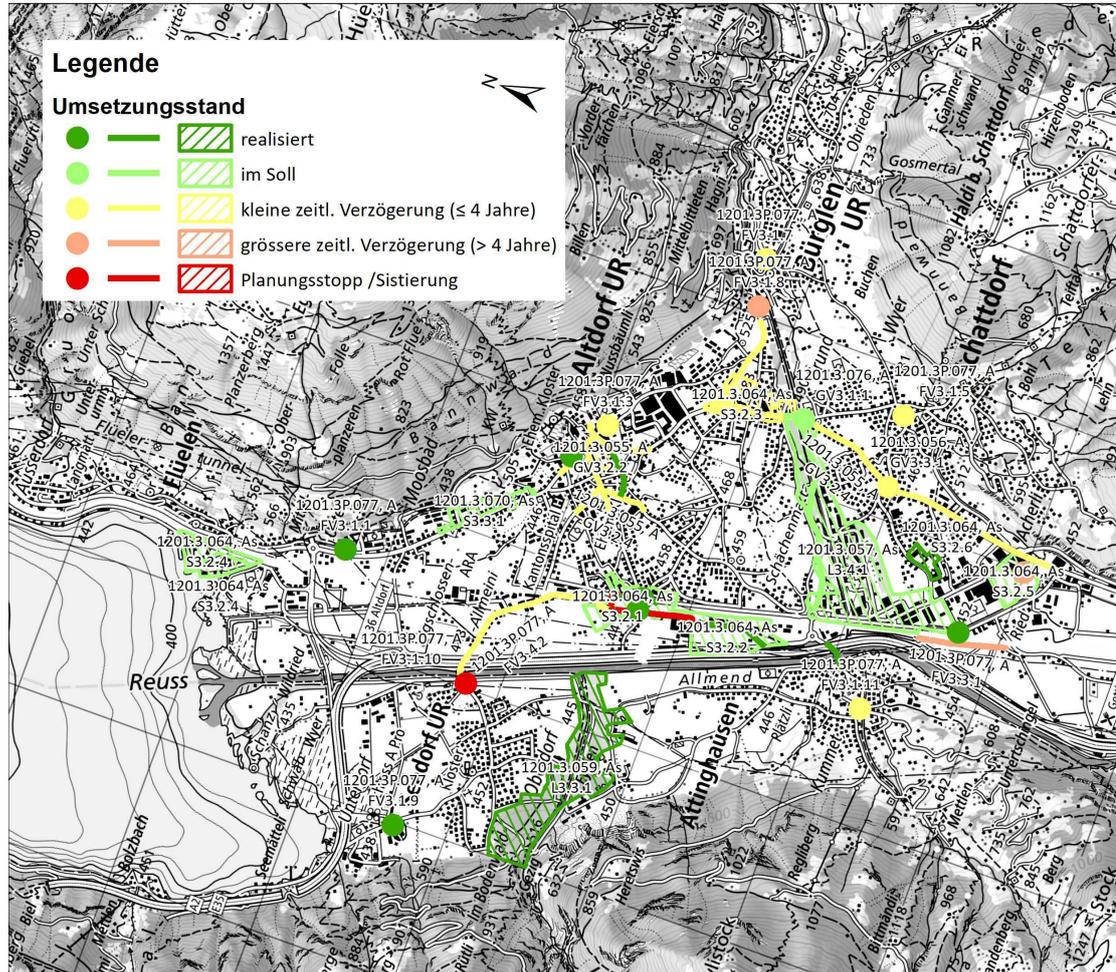
Die Leistungsvereinbarung beinhaltet insgesamt 19 Einzelmassnahmen und zwei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im A-Horizont sowie fünf Einzelmassnahmen und zwei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im B-Horizont.

Abbildung 2-1: Massnahmen des AP URT der 3. Generation

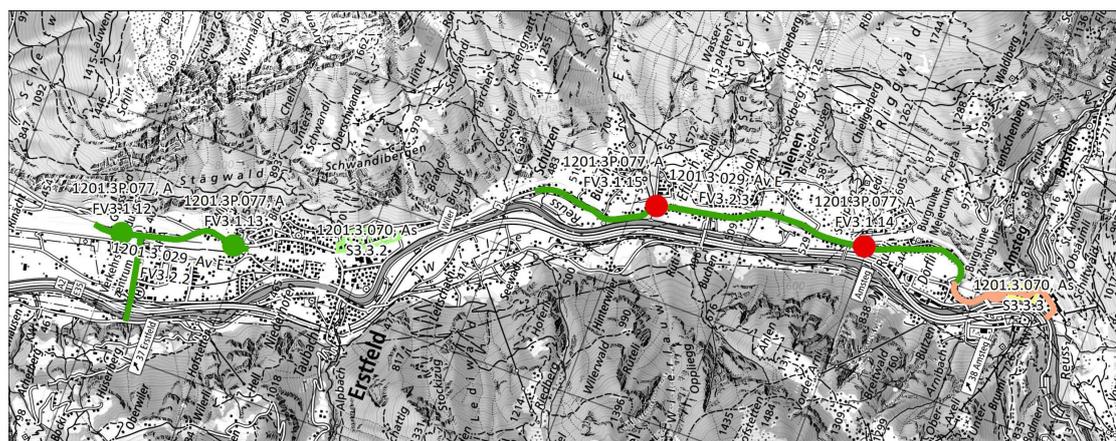
| ARE-Code | Massnahme-Nr. | Bezeichnung | Zeithorizont |
|------------|----------------------|---|--------------|
| 1201.3.076 | MIV3.1, GV3.1 | Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächchen – Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) | A |
| 1201.3.077 | FV3.1, 3.3, 3.4, 3.5 | Paket LV A-Liste | A |
| 1201.3.079 | GV3.2, 3.3 | Paket VM A-Liste | A |
| 1201.3.084 | IM3.1, IM3.2 | Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost | A |

| ARE-Code | Massnahme-Nr. | Bezeichnung | Zeithorizont |
|-----------------|----------------------|--|---------------------|
| 1201.3.057 | L3.4 | Vernetzungsmassnahmen Schächenwald | As |
| 1201.3.059 | L3.3 | Umsetzungsplanung Naherholungsgebiete Bodenwald | As |
| 1201.3.060 | L3.1 | Umsetzungsplanung "Aufwertung Kulturlandschaft" | As |
| 1201.3.062 | S3.1 | Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder | As |
| 1201.3.063 | S3.6 | Konzept "Förderung Siedlungsökologie" | As |
| 1201.3.064 | S3.2 | Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten | As |
| 1201.3.065 | S3.7 | Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern | As |
| 1201.3.066 | L3.2 | Erarbeitung Vernetzungskonzept | As |
| 1201.3.069 | L3.5 | Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete | As |
| 1201.3.070 | S3.3 | Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere | As |
| 1201.3.029 | FV3.2 | Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket) | Av E |
| 1201.3.034 | ÖV3.1 | Umsetzung Buskonzept 2021 | Av E |
| 1201.3.035 | GV3.6 | Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen | Av E |
| 1201.3.038 | GV3.5 | Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf | Av E |
| 1201.3.044 | GV3.8 | Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf | Av E |
| 1201.3.049 | GV3.12 | Mobilitätsmanagement | Av E |
| 1201.3.074 | GV3.9 | Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Gestaltungsplan (Vorleistung) | Av E |
| 1201.3.046 | IM3.3 | Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld | B |
| 1201.3.078 | FV3.6 | Paket LV B-Liste | B |
| 1201.3.082 | GV3.4 | Paket Aufw. Str. B-Liste | B |
| 1201.3.061 | S3.4 | Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung | Bs |
| 1201.3.067 | S3.5 | Entwicklungsschwerpunkte | Bs |
| 1201.3.041 | MIV3.2 | Optimierung Parkieranlagen Altdorf | Bv E |
| 1201.3.054 | GV3.7 | Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf | Bv E |

Abbildung 2-2: Übersicht und Umsetzungsstand der (Teil-)Massnahmen Verkehr, Landschaft und Siedlung aus dem AP URT 3. Generation



Agglomeration Nord



Agglomeration Süd

a) Verkehrsmassnahmen

Von den mitfinanzierbaren Verkehrsmassnahmen im A-Horizont mussten insbesondere bei der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) inklusive Neubau Knoten Schächten – Schattdorf/Bürglen (1201.3.076) aufgrund von Einsprachen Verzögerungen (< 4 Jahre) hingenommen werden. Aufgrund dessen gab es auch bei den mit der Entlastungsstrasse WOV verknüpften Verkehrsmanagement-Massnahmen (1201.3P.079) analoge Verzögerungen. Die Eröffnung der WOV erfolgt im Herbst 2025. Gleichzeitig wird sich mit der Eröffnung der WOV die gesamte Verkehrsführung im Urner Talboden umstellen und gemäss den Zielen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts rGVK werden insbesondere die Siedlungsräume Altdorf und Schattdorf verkehrlich entlastet. Insgesamt kann die WOV mit den flankierenden Massnahmen im A-Horizont umgesetzt werden. Die Massnahmen sind somit im Soll.

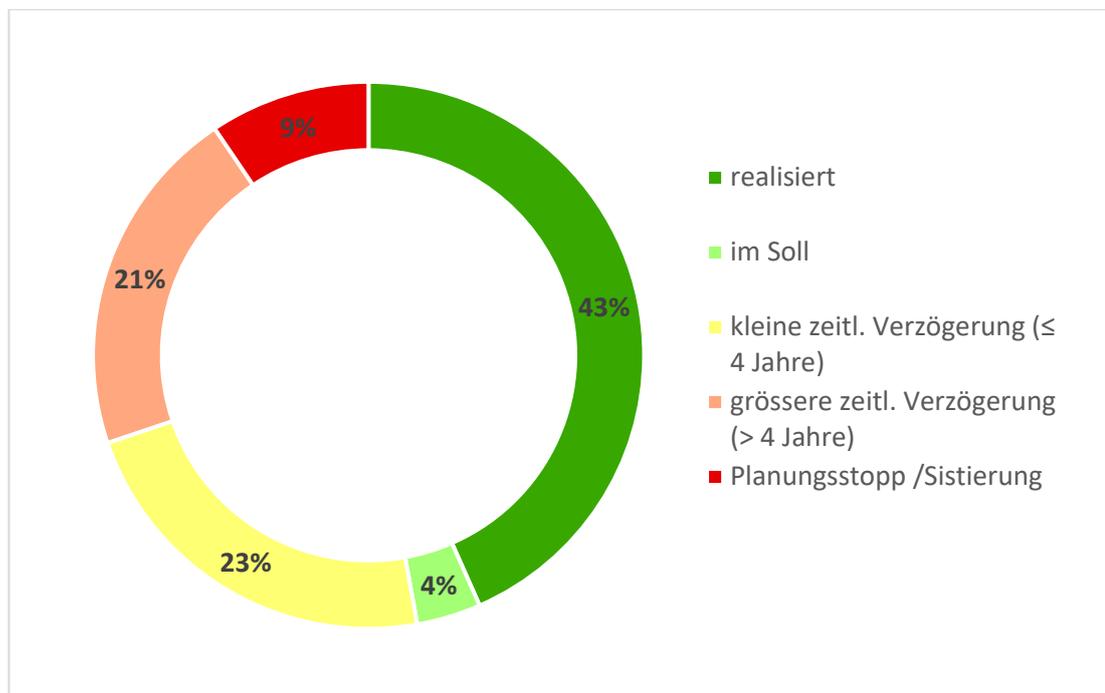
Wie im ursprünglichen Zeitplan vorgesehen, wurde die multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost (1201.3.084, Kantonsbahnhof) realisiert. Die Umgestaltung Reussacherstrasse als Teilmassnahme der Multimodalen Drehscheibe Bahnhof Altdorf West (1201.3.047) wurde hingegen durch die Gemeinde in Zusammenhang mit der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden (1201.3.067) zurückgestellt. Sie wurde als Teilmassnahme «Altdorf: Umgestaltung und Erstellung Fuss-/Veloweg Reussacherstrasse» im Massnahmenpaket Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr (1201.4.004) in der 4. Generation wieder eingegeben.

Die Umsetzung der Massnahmen des Langsamverkehrspakets im A-Horizont (1201.3P.077) befindet sich zeitlich im Soll. Einzelne Projekte wie die Verbindung Altdorf – Seedorf (1201.3.040) haben sich aufgrund von Einsprachen verzögert. Mehr als die Hälfte der Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und an zentralen Lagen (1201.3.033) wurden, teilweise mit Standortverschiebungen, bereits realisiert. Weggefallen sind hingegen drei Standorte für Veloabstellanlagen an Haltestellen (rote Punkte in Abbildung 2-2).

Die nicht mitfinanzierbaren Verkehrsmassnahmen (Eigenleistungen) befinden sich zeitlich im Soll bzw. sind im Bau oder umgesetzt.

Umgesetzt wurde das neue Buskonzept mit Ausrichtung auf den Kantonsbahnhof Altdorf, die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Bürglen und der Gitschenstrasse Altdorf sowie der Knoten Kastelen in der Gemeinde Schattdorf. Auch verschiedene Sofortmassnahmen des Veloverkehrskonzepts wurden bereits realisiert, beispielsweise verschiedene Abschnitte des Rad- / Gehwegs zwischen Schattdorf und Erstfeld (Rynächt, A2 Zubringer). Die Realisierung des Abschnitts ausgehend vom Knoten Breitlistrasse/A2-Zubringer hin gegen Westen über die Autobahn und Reuss ist ausstehend (Zuständigkeit ASTRA).

Abbildung 2-3: Umsetzungsstand aller AP 3G Verkehrsmassnahmen im A-Horizont (Auswertung der Teilmassnahmen)



Die Verkehrsmassnahmen der B-Liste, wie die Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (grosse Verzögerung > 4 Jahre aufgrund planerischer Änderung der Massnahme), das Paket Langsamverkehr (kleine Verzögerung aufgrund Abhängigkeiten zur Umsetzungsplanung des Amtes für Tiefbau) und Paketmassnahmen zur Aufwertung des Strassenraums (im Soll) wurden im AP der 4. Generation mit neu abgestimmter Zeitplanung und Priorisierung wieder aufgenommen.

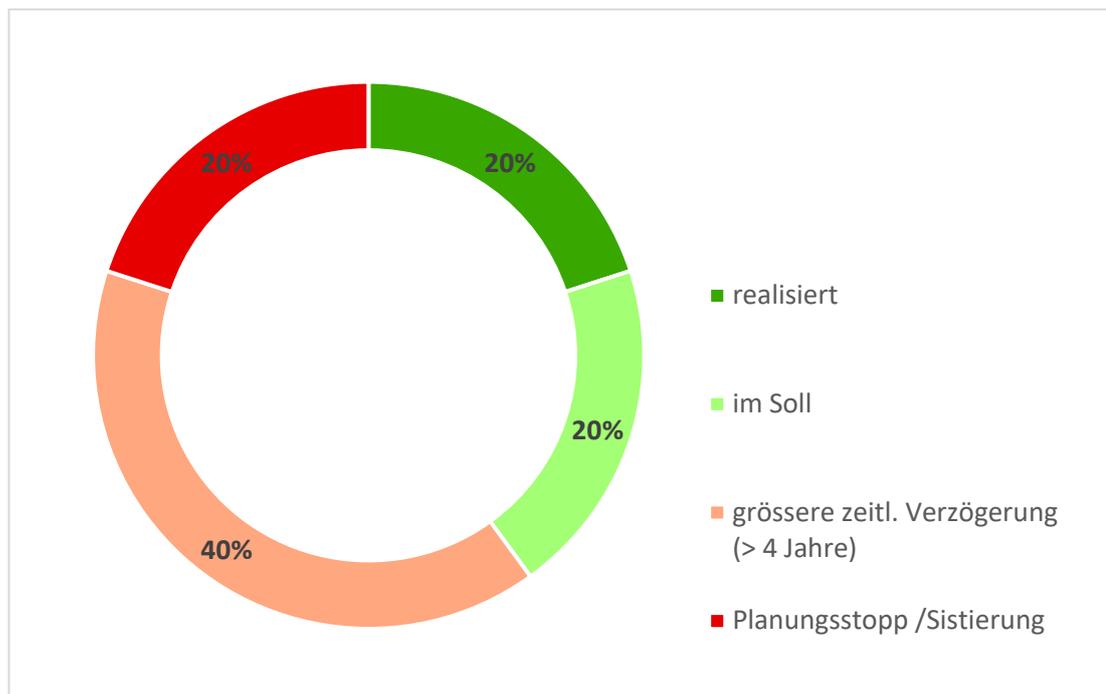
b) Landschaftsmassnahmen

Die Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald (1201.3.059) wurde bisher als einzige Massnahme vollständig umgesetzt. Im Soll ist die Vernetzungsmassnahme Schächenwald (1201.3.057), bei welcher aber Abhängigkeiten zur Entwicklungsplanung des RUAG-Areals in Schattdorf bestehen. An der Gemeindeversammlung vom 25. November 2024 wurde die Nutzungsplananpassung mit der entsprechenden Waldumlegung auf Basis der Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald genehmigt. Anfang 2025 folgt die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Uri und die Inkraftsetzung. Die zukünftigen Waldflächen bilden ein zusammenhängendes Waldgebiet im RUAG-Areal und sichern die ökologische Vernetzung im Urner Talboden zwischen der Schächenmündung im Westen und den Landwirtschaftsflächen im Osten (Gemeinden Schattdorf und Bürglen).

Die Massnahmen Umsetzungsplanung «Aufwertung Kulturlandschaft (1201.3.060) sowie Erarbeitung Vernetzungskonzept (1201.3.066) haben eine grössere zeitliche Verzögerung gegenüber der geplanten Umsetzung im AP URT 3G. Sie wurden im Rahmen der 4. Generation

in die Massnahme Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (1201.4.025) aufgenommen und werden in diesem Rahmen umgesetzt. Sistiert und in die Schwachstellenbehebung zum Fuss- und Veloverkehr überführt wurde die Detailplanung «Wegevernetzung Erholungsgebiete».

Abbildung 2-4: Umsetzungsstand aller AP URT 3G Landschaftsmassnahmen im A-Horizont (Auswertung der Teilmassnahmen)



c) Siedlungsmassnahmen

Rund zwei Drittel der vorgesehenen Siedlungsmassnahmen befinden sich, was die Umsetzung anbelangt, im Soll. Bereits umgesetzt ist die Massnahme Verdichtungsgebiet Rütene in Schattdorf als Teil der Massnahme Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (1201.3.064).

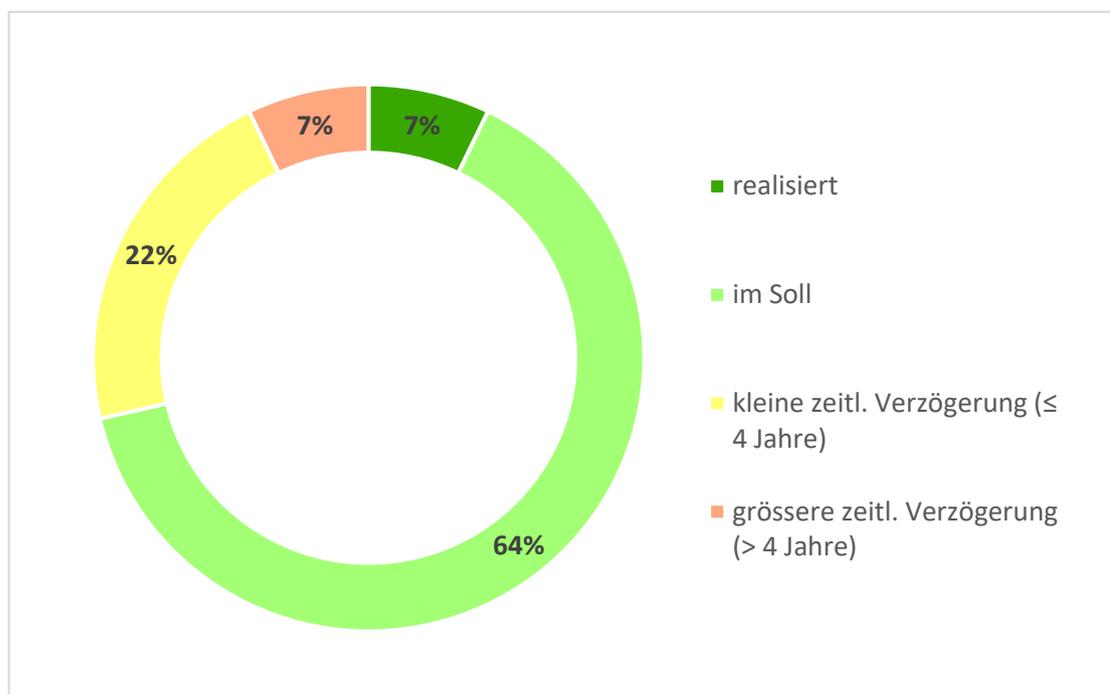
Die weiteren Verdichtungsgebiete dieser Massnahme haben unterschiedliche Umsetzungsstände und werden durch die entsprechenden Gemeinden weiterverfolgt und gegebenenfalls in den nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms mit konkreten Massnahmen aufgenommen. Die Gemeinde Altdorf ist zum Beispiel momentan dabei ein Siedlungsleitbild zu erarbeiten und die Gemeinde Flüelen beschäftigt sich mit der Entwicklungsplanung Seeufer im Gebiet zwischen Apertura und Bahnhof. Die Siedlungsleitbilder zeigen auch die Siedlungsbegrenzungen (vgl. Massnahme 1201.3.062) auf.

Mit dem im Entwurf vorliegenden Konzept Siedlungsökologie (1201.3.063) werden Massnahmen zur Förderung der Siedlungsökologie aufgezeigt. Unter anderem sollen durchlässige Siedlungsränder entwickelt werden. Bei der Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere

(1201.3.070) haben sich die Gemeinden Altdorf, Erstfeld und Silenen bereits mit den Gebieten beschäftigt und diese auch im Rahmen des Siedlungsleitbildes analysiert. In allen Gebieten gibt es jedoch Schnittstellen zu verkehrlichen Themen bzw. Massnahmen (z.B. Umgestaltung Gotthardstrasse in Erstfeld [GV3.10] und Bushaltestelle Post-/Beckplatz in Amsteg [IM3.4]).

Die Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern (1201.3.065) ist gemäss AP eine Daueraufgabe. Das Sanierungsprojekt Bürglen ist abgeschlossen worden. Es werden laufend weitere Natursteinmauern in Altdorf und auch im Kulturland saniert. Im Rahmen des AP URT 4G wurde diese Massnahme neu als Landschaftsmassnahme (1201.4.031) aufgenommen bzw. weiterentwickelt.

Abbildung 2-5: Umsetzungsstand aller AP URT 3G Siedlungsmassnahmen im A-Horizont (Auswertung der Teilmassnahmen)



2.2 Umsetzungsstand 4. Generation

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation bildete die Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr einen Schwerpunkt. Die Umsetzung von Massnahmen, die zu zusammenhängenden und attraktiven Wegnetzen führen sollen (B- und C-Massnahmen der 3. Generation) wurden fortgeführt. Zudem wurden die Landschafts- und Siedlungsmassnahmen konkretisiert sowie die Anforderungen an die Entwicklung und ÖV-Erschliessung der ESP formuliert. Im Rahmen eines Massnahmenpakets wurden verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingebracht. In Schattdorf stand die Erschliessung und Aufwertung des Entwicklungsschwerpunkts sowie die bei Eröffnung der WOV an Bedeutung gewinnende Rynächtstrasse im Zentrum. Verschiedene Ortsdurchfahrten sollen aufgewertet werden.

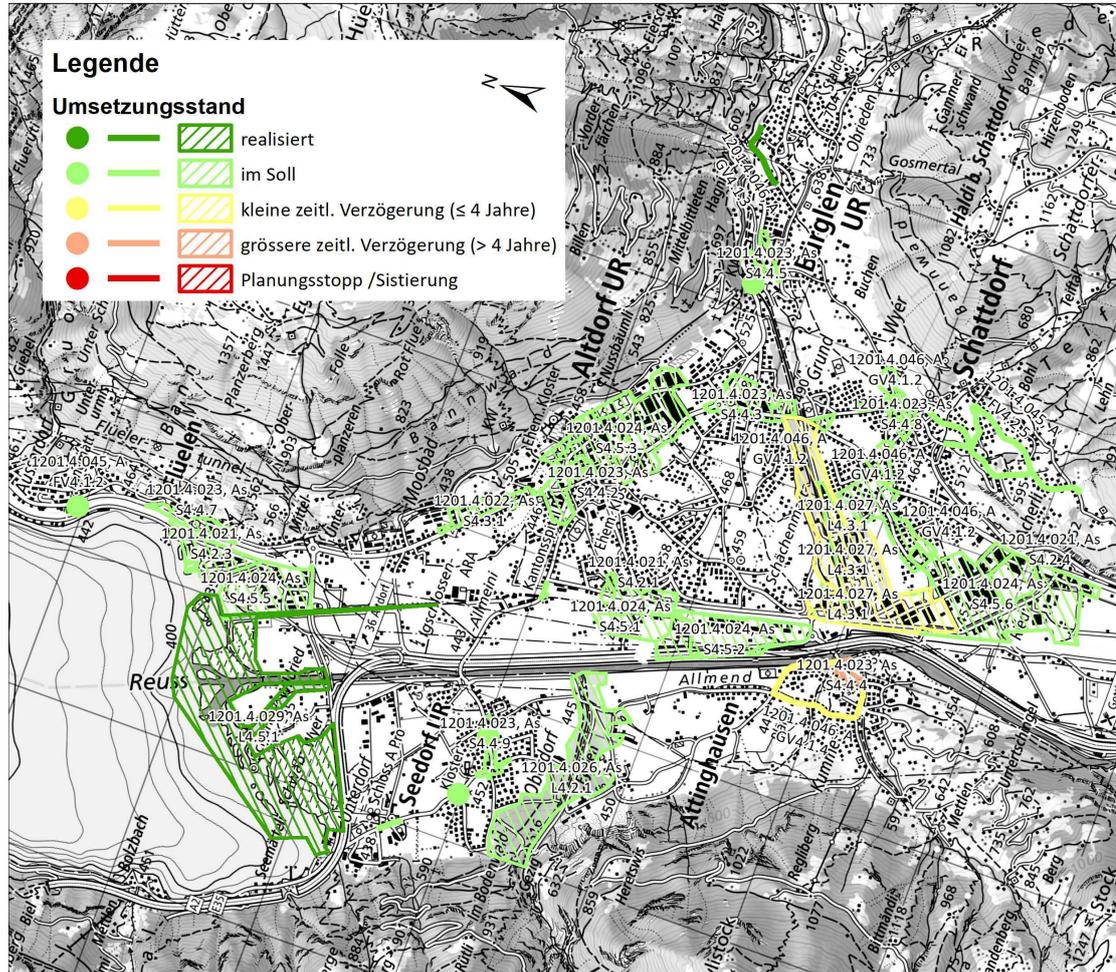
Der Beginn der Ausführung der Bauvorhaben (Baubeginn) im Rahmen der 4. Generation muss gemäss Leistungsvereinbarung vor dem 31. März 2029 erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist erlischt der Anspruch auf die Ausrichtung von Bundesbeiträgen.

Die Leistungsvereinbarung beinhaltet insgesamt 15 Einzelmassnahmen und zwei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen im A-Horizont sowie vier Einzelmassnahmen und eine Massnahme mit pauschalen Bundesbeiträgen im B-Horizont.

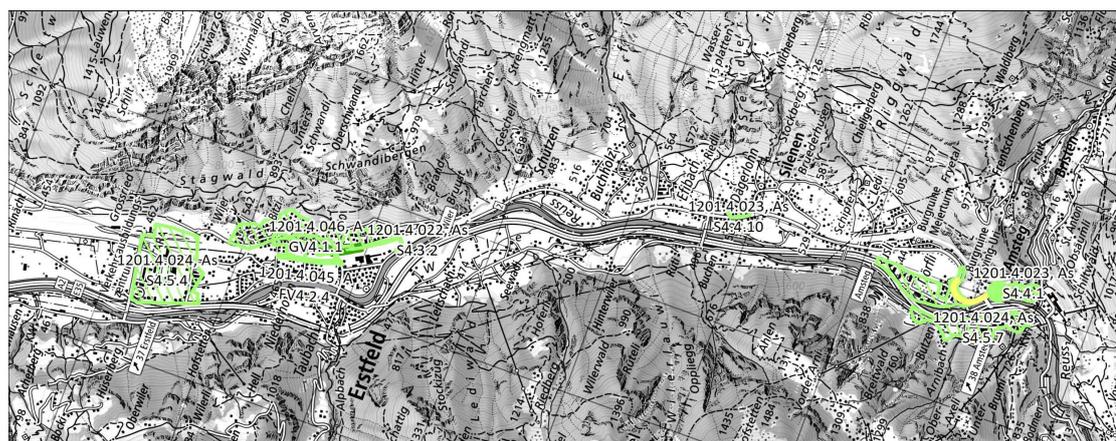
Abbildung 2-6: Massnahmen des AP URT der 4. Generation

| ARE-Code | Massnahme-Nr. | Bezeichnung | Zeithorizont |
|------------|---------------|--|--------------|
| 1201.4.045 | LV-A | Paket LV A-Liste | A |
| 1201.4.046 | BGK-A | Paket Aufw. Str. A-Liste | A |
| 1201.4.020 | S4.1 | Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder | As |
| 1201.4.021 | S4.2 | Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten | As |
| 1201.4.022 | S4.3 | Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere | As |
| 1201.4.023 | S4.4 | Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung | As |
| 1201.4.024 | S4.5 | Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte | As |
| 1201.4.025 | L4.1 | Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept | As |
| 1201.4.026 | L4.2 | Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald | As |
| 1201.4.027 | L4.3 | Vernetzungsmassnahmen Schächenwald | As |
| 1201.4.028 | L4.4 | Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri | As |
| 1201.4.029 | L4.5 | Artenförderung Reussdelta | As |
| 1201.4.030 | L4.6 | Ausarbeitung Schutzlegungen | As |
| 1201.4.031 | L4.7 | Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern | As |
| 1201.4.033 | Z4.1 | Dialogplattform Agglomeration | Av E |
| 1201.4.034 | Z4.2 | Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal | Av E |
| 1201.4.035 | Z4.3 | Datengrundlagen (AP URT 3G: Verdichtung Mikrozensus 2020) | Av E |
| 1201.4.001 | IM4.1 | Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung | B |
| 1201.4.009 | GV4.4 | Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen | B |
| 1201.4.010 | GV4.5 | Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf | B |
| 1201.4.012 | GV4.7 | Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt | B |
| 1201.4.047 | LV-B | Paket LV B-Liste | B |

Abbildung 2-7: Übersicht und Umsetzungsstand der Massnahmen Verkehr, Landschaft und Siedlung aus dem AP URT 4. Generation



Agglomeration Nord



Agglomeration Süd

a) Verkehrsmassnahmen

Die Verkehrsmassnahmen des AP 4G beinhalten nur Massnahmen, die mit pauschalen Bundesbeiträgen mitfinanziert werden. Da die Umsetzung erst 2024 gestartet wurde, wurde bisher nur die Teilmassnahme Tempo-30 Breitengasse Nord in Bürglen aus dem Massnahmenpaket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums (1201.4.046) realisiert. Bei den weiteren Massnahmen der Massnahmenpakete ist der Baubeginn noch nicht erfolgt.

b) Landschaftsmassnahmen

Drei der sieben Landschaftsmassnahmen sind im AP URT 4G als Sofortmassnahmen vorgesehen. Die Vernetzungsmassnahmen Schächenwald (1201.4.027) sind, wie bereits bei der Umsetzung des AP URT 3G erwähnt, abhängig von der Entwicklung im RUAG-Areal. Ebenfalls eine kleine zeitliche Verzögerung weisen die beiden Massnahmen Ausarbeitung Schutzlegungen (1201.4.030) und Erarbeitung Naturschutzkonzept Kanton Uri (1201.4.028) auf. Die weiteren Massnahmen sind im Soll, was die Umsetzung anbelangt. Die Massnahme Artenförderung Reussdelta (1201.4.029) war Teil der Programmvereinbarungen 2020-2024 mit dem BAFU und wurde Ende 2024 abgeschlossen.

c) Siedlungsmassnahmen

Siedlungsmassnahmen wie die Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere (Priorität A), die Stärkung der Zentrumsfunktionen und Belebung sowie die Entwicklungsschwerpunkte (Priorität B) wurden im AP der 4. Generation im Vergleich zur 3. Generation konkretisiert. Mit Ausnahme der Massnahme Dorfzentrum Attinghausen, als Teil der Massnahme Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung (1201.4.023), sind alle Massnahmen im Soll. Aus finanzpolitischen Überlegungen steht die Massnahme im Dorfzentrum bei der Gemeinde Attinghausen eher im Hintergrund. Die Umsetzung soll deshalb erst in fünf Jahren nach Erarbeitung des Siedlungsleitbildes (2025-2027) wieder zum Thema werden.

d) Massnahmen Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Im Bereich Zusammenarbeit und Datengrundlagen beinhaltet das AP URT 4G drei Massnahmen. Die Dialogplattform Agglomeration (1201.4.033) wird für den regelmässigen Austausch zu ausgewählten Themen genutzt und dies wird auch in den nächsten Jahren weiterverfolgt. In den letzten Jahren gab es unter anderem Dialogplattformen zu den Themen Fussverkehr und Innenentwicklung.

Im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation fand ebenfalls zweimal ein Austausch als Dialogplattform statt, um die einzelnen Bausteine vorzustellen und zu diskutieren. Im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation wurde auch die Trägerschaft diskutiert (1201.4.034) und die Verdichtung des Mikrozensus (1201.4.035) geprüft:

- Die Trägerschaft soll im bestehenden Rahmen beibehalten werden, sie wird grundsätzlich als effizient und pragmatisch beurteilt.

- Die Überprüfung einer Verdichtung des Mikrozensus hat ergeben, dass der Nutzen einer Aufstockung der Interviews für die Agglomeration in keinem guten Verhältnis zu den Kosten steht, weil die Anzahl der befragten immer noch sehr klein und über den ganzen Kanton verteilt ist. Deshalb wurde auf die Aufstockung für die Erhebung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2025 verzichtet.

3 Überblick zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation

3.1 Ziele und Stossrichtungen

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms hat sich in einem partizipativen Prozess mit dem aktuellen Zustand und der Zukunft des Unteren Reusstals auseinandergesetzt. Die im Rahmen verschiedener Workshops erarbeiteten Stossrichtungen für die Erarbeitung der 5. und 6. Generation lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Programm konzentriert sich bei der Aufnahme neuer Massnahmen auf umsetzungsreife und wirksame Massnahmen, die dem Zukunftsbild entsprechen und mit der bisherigen Gesamtverkehrskonzeption kompatibel sind. Um angesichts der sich laufend verändernden Rahmenbedingungen sowie den finanziellen Engpässen genügend Flexibilität in der Umsetzung zu bewahren, soll nach Fertigstellung des Systems WOV vermehrt mit kleineren Massnahmen gearbeitet werden, die in Paketen zusammengefasst werden.
- Bei der Erarbeitung des Handlungsbedarfs und der Strategien soll grundsätzlich eine Gesamtsicht eingenommen werden, sowohl räumlich als auch thematisch, so dass die Wirkung von Massnahmen im gesamten Perimeter kohärenter beurteilt werden kann. Die Themen Verkehr, Siedlung und Landschaft werden untereinander abgestimmt betrachtet. Siedlungs-, Landschafts- und Naturaspekte sollen in künftigen Generationen verstärkt im Kontext der Planung von Verkehrsmassnahmen behandelt und wenn möglich direkt in Verkehrsmassnahmen integriert werden.
- Eine räumliche Gesamtsicht losgelöst von Gemeindegrenzen soll künftig helfen, die Wirkung von Massnahmen im gesamten Perimeter besser aufzuzeigen. Speziell betrachtet werden sollen zudem Themen an den Übergängen zwischen den Gemeinden bzw. an Gemeindegrenzen. Dies schliesst gemeindespezifische und nach Raumtyp differenzierte Lösungen nicht aus.

3.2 Perimeter

a) 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.

| Gemeinde (BFS Nummer) | | | |
|-----------------------|--------|--------------|--------|
| – Altdorf | (1201) | – Flüelen | (1207) |
| – Attinghausen | (1203) | – Schattdorf | (1213) |
| – Bürglen | (1205) | – Seedorf | (1214) |
| – Erstfeld | (1206) | – Silenen | (1216) |

Hinweis: Teile des ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg liegen in der Gemeinde Gurtellen (nicht im BeSA-Perimeter).

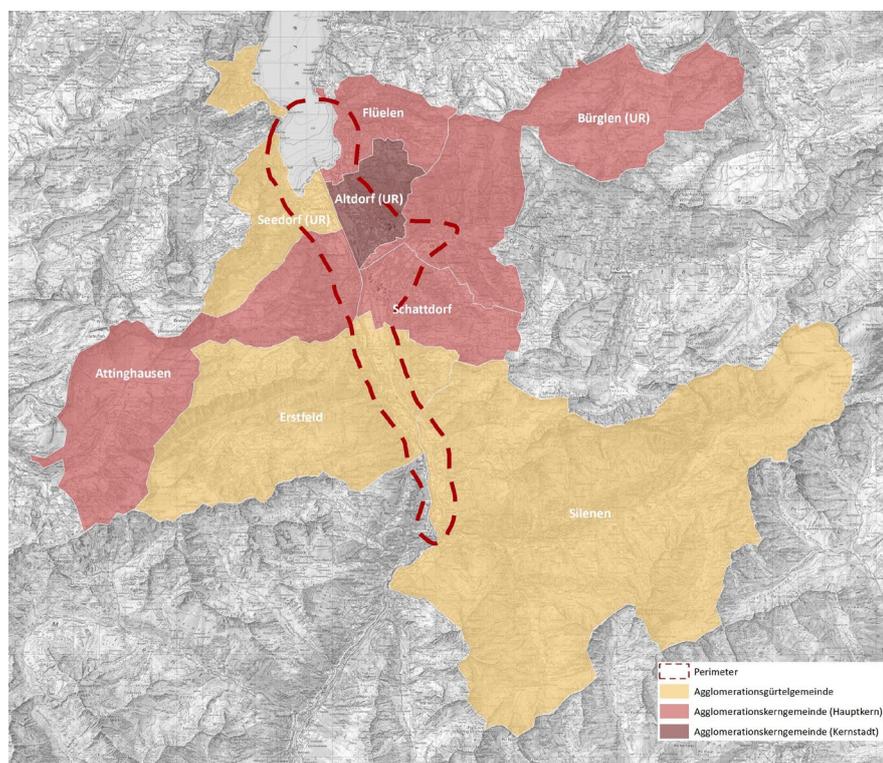
b) Fokus auf Talboden

Die vom BFS bezeichneten Agglomerationsgemeinden sind flächenmässig teilweise sehr gross und ziehen sich vom Talboden 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 und Bürglen 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 verbundenen Verkehrsnetze konzentrieren sich auf den räumlich relativ eng begrenzten Talboden.

c) Betrachtungsperimeter

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 der Situationsanalyse in Kapitel 4 sind die peripheren Gebiete der Gemeinden (z. B. Bauen, Bristen, Brüsti, Eggberge, Haldi) 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 3-1: Betrachtungsperimeter AP URT (Gemeindegebiete und Talboden – schematische Darstellung)



3.3 Trägerschaft

Das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation beinhaltet die Massnahme «Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal», die die Frage klären soll, ob die Trägerschaft in der heutigen Form noch zweckmässig ist oder ob Anpassungen vorgenommen werden müssten. Im Rahmen der Erarbeitung der 5. Generation wurde auch die Organisation der Trägerschaft diskutiert. Auf Grund der Rückmeldungen der Gemeinden bleibt die Trägerschaft in der 5. Generation unverändert beibehalten.

Kanton Uri bildet Trägerschaft

Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft der Agglomeration URT. 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. Der Regierungsrat beschliesst zusammen mit den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden das Agglomerationsprogramm.

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 Umwelt – 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 einem Workshop, Gemeindeggesprächen, zwei Dialogplattformen sowie einer schriftlichen Vernehmlassung wurde sichergestellt, dass die fachlichen Interessen der Gemeinden und Fachämter bei allen Elementen des AP URT berücksichtigt wurden.

Federführung und Projektleitung

Die Justizdirektion trägt die Federführung für das AP. Die Gesamtprojektleitung zur Erarbeitung lag beim Amt für Raumentwicklung ARE, das in der Justizdirektion angesiedelt ist. Die Gesamtprojektleitung ist Ansprechstelle gegenüber dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE, sowie gegenüber der Projektsteuerung und der 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

Im Rahmen der Vorbereitung und des Erarbeitungsprozesses fanden verschiedene Veranstaltungen statt, bei denen die Trägerschaft, aber auch weitere Teile der Gesellschaft am Prozess mitwirken konnten:

- Fachgespräche mit kantonalen Fachstellen/Ämtern für Raumplanung, öffentlichen Verkehr, Tiefbau, Umwelt, Natur und Landschaft und Landwirtschaft im September 2023
- Workshop mit kantonalen Parteien und Verbänden zum Handlungsbedarf: Oktober 2023
- Gemeindeggespräche mit allen Gemeinden der Agglomeration: März/April 2024
- Zwei Dialogplattformen mit Begleit- und Fachgruppe: Mai/Okttober 2024
- Erarbeitung der Massnahmen in bilateralen Besprechungen: Laufend ab Oktober 2024
- Vernehmlassung bei der Fach- und Begleitgruppe im Dezember/Januar 2024/25
- Öffentliche Mitwirkung vom 17. Februar 2025 bis 6. April 2025

Alle Gemeinden, die Teil des Agglomerationsprogramms sind, haben das AP URT 5G im Mai 2025 mittels Gemeinderatsbeschlüssen (vgl. Beilagen) genehmigt und den Regierungsrat mit der Einreichung beauftragt.

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 5G 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. Tabellen zum Handlungsbedarf in Kapitel 6; Beschreibung der Massnahmenpriorisierung in Kapitel 9, Beilage «Massnahmenband» |
| GA4: Umsetzung und Controlling | Vgl. Kapitel 10 |

4 Situations- und Trendanalyse

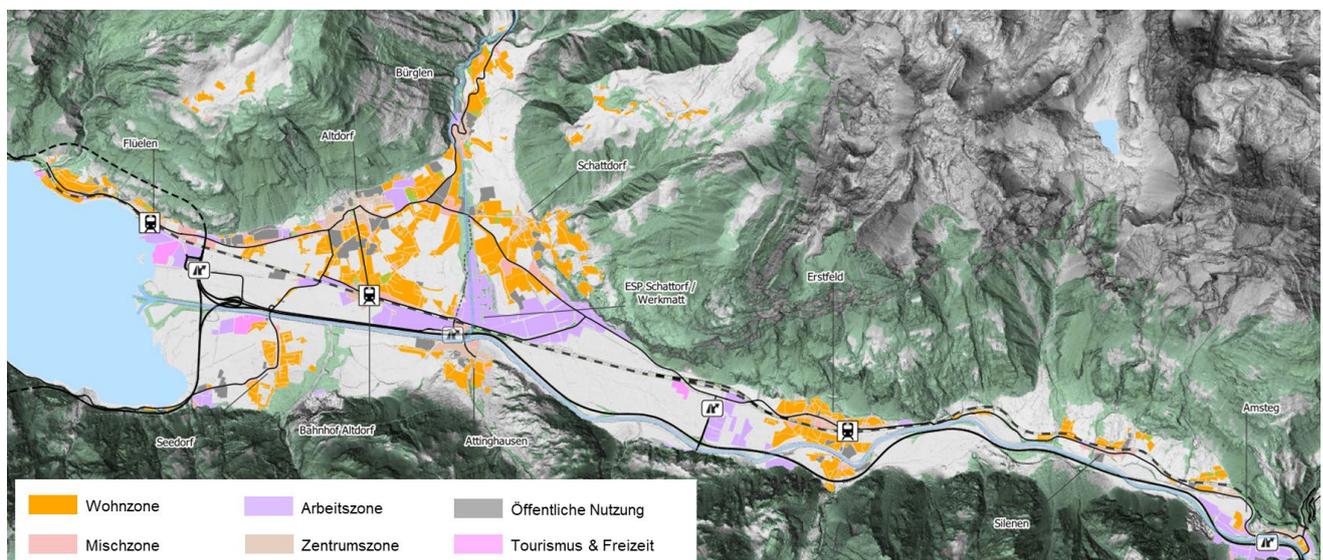
Die Situations- und Trendanalyse bildet den Grundstein zur Herleitung des Handlungsbedarfs in der Agglomeration. Sie stellt gemäss Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr RPAV «den aktuellen Zustand der Verkehrssysteme, der Siedlungsstruktur unter Berücksichtigung der Landschaft sowie der Umwelt» dar sowie die aktuellen Entwicklungstrends. Die Ausführungen sind in vier Unterkapitel Situationsanalyse (Zusammenfassung der detaillierten Analyse in Anhang D [Kapitel 14]), Trends und übergeordnete Planungen, Erwartete Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Verkehrs aufgeteilt.

4.1 Situationsanalyse

Räumliche Struktur geprägt durch Topografie, gewachsene Anordnung der Bauzonen und des Verkehrssystems

Die räumliche Struktur der Agglomeration lässt sich bildlich über die vier Schwerpunkte Altdorf/Bürglen, Schattdorf, Arbeitsplatzgebiete und Kantonsbahnhof im Zentrum, den fünf umliegenden Ortskernen (Seedorf, Flüelen, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld) sowie einen Ausläufer in Richtung Süden (Erstfeld – Silenen) beschreiben. Topografisch ist das Tal durch die Talflanken und den Urnersee begrenzt.

Abbildung 4-1: Siedlungsstruktur anhand der Bauzonen gemäss Nutzungsplanung (Stand März 2024)



Quellen: LISAG/Nutzungsplanung (2024), swisstopo SwissAlti3D (2024), eigene Darstellung

Je drei Bahnhöfe und Autobahnanschlüsse sind längs entlang einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linie angeordnet, die parallel zur Reuss verläuft. In West-Ost-Richtung gibt es nach Eröffnung der WOV drei Querverbindungen auf Kantonsstrassen, die Achse

Spital- / Bahnhofstrasse (Gemeinde Altdorf), die Militärstrasse/Rynächtstrasse (Gemeinde Schattdorf) sowie die West-Ost-Verbindung ab 2025 (Gemeinden Bürglen/Schattdorf). Letztere leitet den Verkehr ab der A2 in Ostrichtung über die Klausenstrasse.

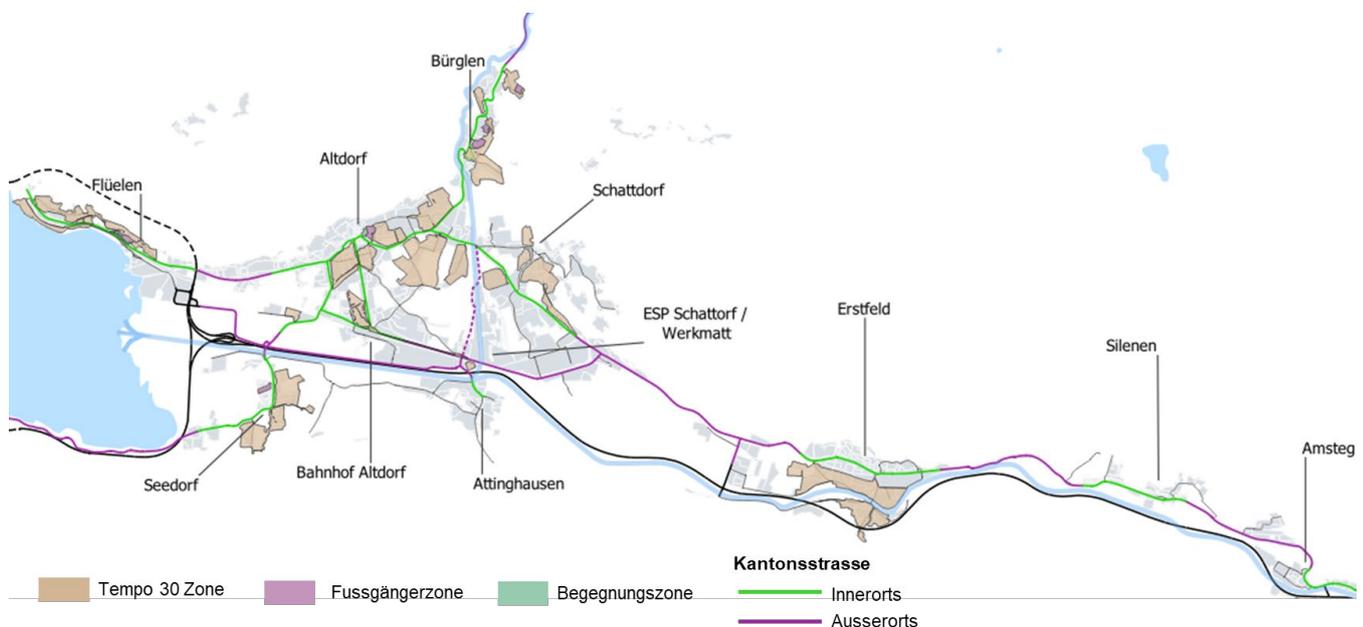
Die grossen gewerblich geprägten Arbeitsplatzgebiete befinden sich jeweils den Wohngebieten vorgelagert entlang der Autobahn sowie nahe an den Autobahnanschlüssen oder ÖV-Knoten. Der öffentliche Verkehr ist auf die zentrale Verkehrsdrehscheibe Kantonsbahnhof Altdorf ausgerichtet.

Hierarchischer Aufbau des Strassennetzes und viele Quartiere mit Tempo 30

Das Strassennetz ist hierarchisch aufgebaut. Die Nationalstrasse nimmt den Transitverkehr auf, dient teilweise aber auch dem Verkehr innerhalb der Agglomeration. Das Haupt- und Kantonsstrassennetz verbindet die Ortszentren und die Arbeitsplatzschwerpunkte untereinander, führt aber auch durch die Ortskerne hindurch, was die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Die kommunalen Sammelstrassen erfüllen eine wichtige Funktion, indem sie den Verkehr aus den Quartieren auf die Kantonsstrassen leiten. Kommunale Erschliessungs- und Privatstrassen dienen der Erschliessung innerhalb der Quartiere.

Viele Quartiere sind als Tempo 30-Zonen eingerichtet, weitere sind in Planung. Einige siedlungsorientierte Sammelstrassen sind mit Tempo 40 signalisiert. In Bürglen innerorts und beim Bahnhof Altdorf gilt auf kurzen Kantonsstrassenabschnitten aus Sicherheitsüberlegungen Tempo 30.

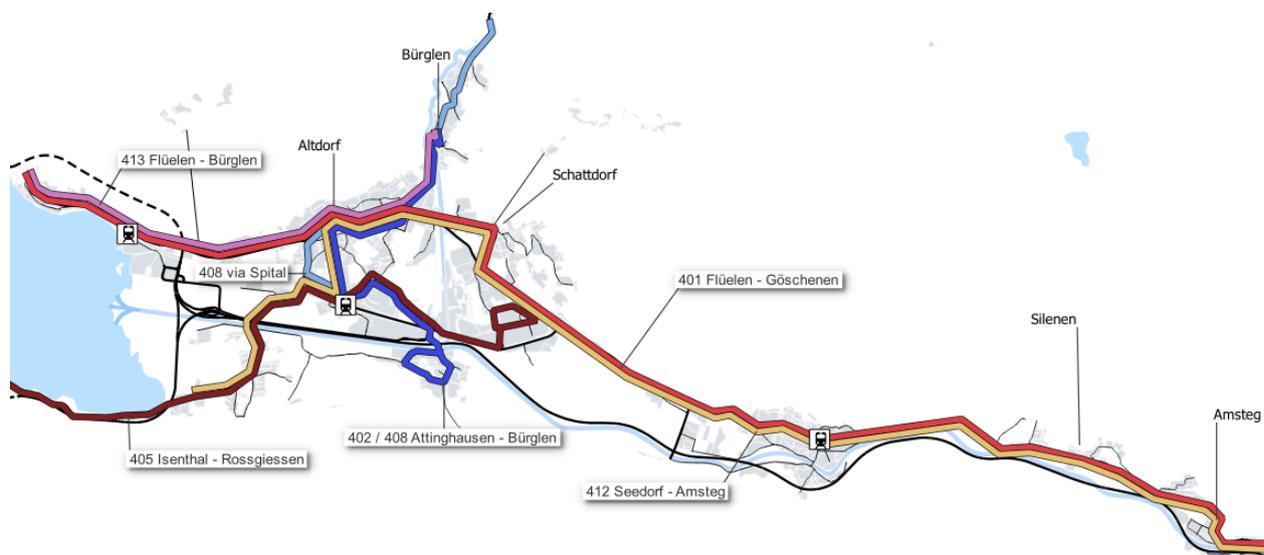
Abbildung 4-2: Zonen mit Tempo 30 sowie Fussgänger- und Begegnungszonen



Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs auf die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf

Der öffentliche Verkehr ist so weit wie auf Basis der räumlichen Struktur und der Netzstruktur möglich auf die zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf ausgerichtet. Es wird im Busverkehr praktisch flächendeckend ein Halbstundentakt angeboten, in Altdorf zwischen Kollegium und Bahnhof Altdorf ein Viertelstundentakt. Am Bahnhof Altdorf verkehren 2-stündliche IC-Verbindungen, stündliche Interregio- und S-Bahnzüge. Zudem verkehren zu Hauptverkehrszeiten der Tellbus (nach Luzern) und Winkelriedbus (nach Stans) ab dem neuen Bushof West beim Bahnhof. An den Verkehrsdrehscheiben Erstfeld und Flüelen halten S-Bahn- und Interregio-Züge. Flüelen dient auch dem Umsteigen von Bus und Zug auf die Schifffahrt am Vierwaldstättersee. Eine wichtige lokale Verkehrsdrehscheibe befindet sich beim Telldenkmal in Altdorf. Für den touristischen Verkehr spielt saisonal auch die lokale Verkehrsdrehscheibe Amsteg Postplatz eine Rolle.

Abbildung 4-3: Übersicht zu den regionalen Buslinien im Perimeter der Agglomeration



Quellen: Auto AG Uri (2025), eigene Darstellung

Derzeit besteht beim regionalen Busverkehr ein Überangebot, welches der Kanton zusammen mit den Gemeinden ohne Beteiligung des Bundes finanziert. Zudem weisen die Linien teilweise einen tiefen Selbstfinanzierungsgrad auf. Aufgrund der finanziellen Situation des Kantons ist die Erhaltung dieses Angebots deshalb eine Herausforderung. Auch die ÖV-Erschliessung der ESP Arbeitsplatzgebiete ist komplex, da sie etwas abseits der bestehenden Buslinien und der Wohngebiete und somit nicht auf der direkten Verbindung zwischen den Ortskernen liegen. Ihre Abdeckung würde Umwege oder eine mehrfache Erschliessung der Gemeinden bedingen. Die Nutzerstruktur der Arbeitsplatzgebiete mit vorwiegend flächenintensiven Unternehmen, teilweise mit Schichtbetrieb, muss bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit einer zusätzlichen Erschliessung berücksichtigt werden.

Modal-Split Zahlen sind geprägt durch Covid-19, andere Daten senden positive Signale

Die Entwicklung der Zahlen zum Modal-Split, des Verkehrsaufkommens und der Nachfrage im öffentlichen Verkehr muss im Lichte der Covid-19-Pandemie betrachtet werden. Die Anzahl der mit Bussen der AAGU transportierten Passagiere hat 2019/20 stark abgenommen, sich bis 2023 aber erholt. Die Neugestaltung des Bussystems ist in den Passagierzahlen der einzelnen Linien sichtbar.

Die Angaben zum Modal Split aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 zeigen einen deutlichen Anstieg beim MIV-, einen Rückgang im ÖV- und Veloanteil, und einen Anstieg bei «anderen» Modi. Die Zahlen sind dabei mit Vorsicht zu interpretieren, da das Vertrauensintervall im Mikrozensus für die kleine Agglomeration gross ist. Es ist davon auszugehen, dass sich der Modal-Split-Anteil des MIV im Jahr 2023 zwischen den Werten von 2010 und 2015 (55-65%) bewegt. Schliesslich zeigt die Auswertung der Strassenverkehrszähler zwischen 2017 und 2022/23 tendenziell eher eine Stagnation bzw. teilweise eine Abnahme des motorisierten Verkehrs, trotz starkem Wachstum der Bevölkerung. Beim Autobesitz kann gegenüber dem bisher starken Anstieg eine Trendabschwächung beobachtet werden.

Elektromobilität, Sharing und Mobilitätsmanagement

Die Urnerinnen und Urner sind immer mehr mit Elektroautos, Elektrovelos und E-Scootern unterwegs. Öffentliche Ladestationen sind an der Autobahnraststätte Schattdorf/Erstfeld sowie verstreut über den Talboden vorhanden. Im kantonalen Klimaschutzkonzept sind verschiedene Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität (u.a. Förderung von Ladestationen, ökologische Motorfahrzeugsteuer) vorgesehen.

Die Gemeinden verfügen mit einer Ausnahme über eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, auch wenn die Regelungen nicht einheitlich sind. Seit 2024 gibt es in Altdorf ein Veloverleihsystem. Für den Freizeit- und Tourismusverkehr sind im ÖV verschiedene Tarifmassnahmen getroffen worden, beispielsweise mit dem «Uri Ticket» oder dem «Check-In-Ticket». Seit 2024 besteht im Kanton Uri erstmals eine Obergrenze für den Fahrkostenabzug. Im Klimaschutzkonzept sind weitere Massnahmen zum Mobilitätsmanagement enthalten, beispielsweise eine Pflicht für Mobilitätskonzepte beim Bau von publikumsintensiven Nutzungen oder die Bewirtschaftungspflicht öffentlicher und firmeninterner Parkplätze. Mit jährlichen Schulaktionen sollen ausserdem Elterntaxis vermieden werden.

Verkehrsaufkommen im MIV stabil trotz Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum

Die Agglomeration ist seit 2017 bis 2022/23 gewachsen, die Anzahl Beschäftigte hat in diesem Zeitraum um 2.3% und die Bevölkerung um 4.5% zugenommen. In absoluten Zahlen weisen Altdorf (neu erstmals über 10'000 Einwohner) und Schattdorf das grösste Bevölkerungswachstum auf; Schattdorf, Flüelen und Seedorf hatten das grösste Beschäftigtenwachstum.

Gleichzeitig ist das Verkehrsaufkommen auf der Strasse nicht weiter gewachsen. Zur Erklärung können verschiedene Faktoren beitragen:

- Das **Fuss- und Velowegnetz** wurde in den vergangenen Jahren verbessert und ausgebaut. Hinzu kommt eine vermehrte Nutzung von E-Bikes, Pedelecs und E-Scootern.

- Die Zahl und der Anteil der **Pendler** mit Arbeitsort ausserhalb des Kantons hat sich seit 2017 teilweise deutlich erhöht, während der Anteil der Binnenpendler abgenommen hat. Dies könnte eine Verschiebung des Verkehrs vom lokalen Netz auf das übergeordnete Netz zur Folge gehabt haben, allenfalls kombiniert mit den verbesserten ÖV-Verbindungen über den Kantonsbahnhof zu Pendlerzielen wie Luzern, Schwyz, Zug oder Zürich.
- Die verstärkte Möglichkeit zu «**Home-Office**» dürfte eine Rolle spielen. Gemäss Bundesamt für Statistik BFS (2023)¹² hat der Anteil der Erwerbstätigen, welche mehr als die Hälfte der Arbeitszeit von zu Hause arbeiten (Teleheimarbeit), schweizweit von 3% vor der Pandemie auf über 10% im Jahr 2022 zugenommen. Zusätzlich arbeiteten 2022 fast 14% der Erwerbstätigen regelmässig (weniger als 50% der Arbeitszeit) zu Hause.
- Verschiedene Gemeinden haben im Laufe der letzten rund 5-10 Jahre die Bewirtschaftung ihrer **Parkplätze** neu geregelt. Schattdorf führte 2015 eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ein, eine Erweiterung der Bewirtschaftung wurde in Seedorf 2021 beschlossen. In Altdorf wurde 2020 eine neue Parkplatzverordnung eingeführt, wobei derzeit 99% aller öffentlichen Parkplätze der Gemeinde entweder mittels Parkuhren oder blauer Zone bewirtschaftet werden. Im gleichen Jahr wurde beim Gemeindehaus das Parkhaus «Winterberg» eröffnet, das dem Ortskern vorgelagert ist, und den Parksuchverkehr im Dorfzentrum reduziert.¹³

Bevölkerungswachstum erfolgte auf gut erschlossenen Flächen

Im Zuge der Bevölkerungsentwicklung und starker Bautätigkeit hat im Zeitraum 2016 bis 2022 die Fläche der überbauten Bauzonen um 2.5% zugenommen. Die Siedlungsdichte konnte dabei auf über 70 Einwohner und Beschäftigte pro ha (2022) gesteigert werden, was im Vergleich mit allen kleinen Agglomerationen ein überdurchschnittlicher Wert ist.

In den letzten Jahren konnten Baulücken und Innenentwicklungspotenziale an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen und entlang der Velohaupttrouten geschlossen werden. Der Anteil der Bevölkerung, die mit Güteklasse B oder C erschlossen ist, konnte zwischen 2017/18 und 2021/22 von 47% auf 74% gesteigert werden. Bei den Beschäftigten erfolgte ein Anstieg von 59% auf 72% im gleichen Zeitraum. Damit sind die für 2040 definierten Ziele praktisch erreicht.

Weitere Baulücken werden derzeit in Bauprojekten geschlossen. Danach wird das Potenzial an unüberbauten Flächen für Wohnnutzungen in den Ortskernen praktisch ausgeschöpft sein. In Wohnzonen verbleiben vor allem in Fuss- und Velodistanz zur Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf oder zum Bahnhof Erstfeld (z.B. Stegmatt) noch grössere attraktive Innenentwicklungspotenziale. Die Gemeinden der Agglomeration bearbeiten derzeit unter diesen Rahmenbedingungen ihre behördenverbindlichen Siedlungsleitbilder.

¹² BFS (2023), Teleheimarbeit

¹³ Die Gemeinde Attinghausen hat 2024 eine flächendeckende Bewirtschaftung beschlossen, die Wirkung dieser Massnahme ist in den Zahlen bis 2023 nicht sichtbar.

Siedlungsverträgliche und sichere Abwicklung des Verkehrs bleibt herausfordernd

Trotz dieser teils positiven Entwicklungen bleibt das Auto aufgrund der hohen Flexibilität, der meist tieferen Reisezeiten und ausreichend Parkplätzen das dominante Verkehrsmittel. In den Ortskernen mit Durchgangsverkehr konnte bisher noch keine wesentliche Entlastung der durch motorisierten Verkehr verursachten negativen Auswirkungen erreicht werden. Der auch im Kanton Uri spürbare Trend in Richtung E-Bikes und Elektroautos sowie die grossflächige Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren wirkt hier zwar unterstützend, die Lärmbelastung entlang der Innerortsbereiche der Kantonsstrassen liegt aber nach wie vor über den relevanten Grenzwerten, was auch die Attraktivität der Ortskerne belastet. Die Luftbelastung in der Agglomeration lag dank der Änderungen in der Flottenzusammensetzung, vor allem in Transitverkehr, unterhalb der Grenzwerte.

Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden abseits der Nationalstrassen hat sich im Agglomerationsraum von einem tiefen Niveau dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen angenähert, wobei bereits wenige zusätzliche Unfälle einen starken relativen Anstieg bedeuten können. Der Perimeter weist dabei nach wie vor keinen Unfallschwerpunkt (USP) auf. Klar erkennbare Unfallhäufungspunkte im Veloverkehr gibt es im Agglomerationsperimeter aktuell einen.

Landschaft, Siedlungsökologie und Klimaanpassung

Schliesslich üben der Verkehr, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum sowie die Siedlungsentwicklung auch Druck auf die Umwelt, die umliegende Landschaft und die Natur aus. Die Agglomeration im Unteren Reusstal ist eine vielfältige und schützenswerte Landschaft, in der Naturräume, Kulturlandschaften, Ortsbilder und Siedlungsstrukturen eng miteinander verwoben sind. Verschiedene Schutz- und Entwicklungskonzepte tragen zur Erhaltung der Biodiversität und zur Aufwertung von Erholungs- und Kulturräumen bei. Die künftigen Herausforderungen liegen in der Abstimmung der unterschiedlichen Interessen, der Weiterentwicklung von Schutz- und Vernetzungsmassnahmen sowie in der langfristigen Sicherung des sensiblen Gleichgewichts zwischen Schutz und Nutzung.

Der Kanton verfügt seit 2024 über ein Klimaschutzkonzept, das Netto-Null-Ziel soll bis 2050 erreicht werden. Derzeit fehlen hingegen räumlich konkretisierte Konzepte zum Umgang mit den Folgen der Klimaveränderung (Klimaanpassung) sowie mit der Biodiversität innerhalb des Siedlungsgebiets. Gewisse Vorgaben zur Ökologie (z.B. Neophyten) in Bauprojekten wurden bisher vor allem im Rahmen von Sondernutzungsplänen gemacht.

4.2 Übergeordnete Trends und Planungen

Trends sind Entwicklungen, die ohne weitere Massnahmen für wahrscheinlich gehalten werden. Bei der Identifizierung der Trends orientieren wir uns einerseits an Entwicklungen der vergangenen Jahre in der Agglomeration, an den vorhandenen Entwicklungspotenzialen, an nationalen Trends und an den gesellschaftlichen Megatrends (Individualisierung, Digitalisierung, Globalisierung, Demographischer Wandel, Klimawandel).

4.2.1 Gesellschaftliche Trends

In Kombination mit den Kenntnissen aus der Situationsanalyse lässt sich für die einzelnen Trends auch ihre Bedeutung für die Agglomeration Unteres Reusstal nennen:

- **Neue Formen der Mobilität und Antriebsarten:** Vollständig oder teilweise elektrisch betriebene Autos gewinnen weiter an Marktanteil und verdrängen die klassischen Verbrennungsmotoren. Die Elektrifizierung der Mobilität bedingt den Ausbau der dafür nötigen Ladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum. Gleichzeitig konsolidieren sich bestehende Sharingsysteme wie Mobility, während neue Sharingsysteme, insbesondere mit Velos und Trotinetts, hinzukommen. All diese Entwicklungen haben eine Diversifizierung des Mobilitätsverhaltens zur Folge. Das stärkere Aufkommen von neuen Fahrzeugen im Fuss- und Veloverkehr wie Pedelecs, E-Bikes und fahrzeugähnliche Geräte bringt dabei positive Gesundheitseffekte sowie eine Entlastung der Strassen vom motorisierten Individualverkehr auf kurzen Strecken. Andererseits steigt das Bedürfnis nach sicheren und direkten Wegen für diese Verkehrsmittel.
- **Verstärkte «Digitalisierung» in Grundversorgung und Arbeit:** Es wird aufgrund der Digitalisierung (u.a. E-Commerce, E-Banking, Künstliche Intelligenz) eine weitere Konsolidierung in der Grundversorgung erwartet. Traditionelle Standorte von Bankfilialen, Postfilialen oder Detailhändlern sind auch in der Agglomeration nicht ohne Weiteres gesichert. Der fortschreitende Abbau im Nahbereich kann zu Mehrverkehr führen, wenn dadurch weitere Wege zurückgelegt werden müssen. Andererseits kann die Digitalisierung dazu beitragen, dass weniger zwischen Arbeitsplatz und Wohnort gependelt wird, weil Co-Working-Spaces genutzt werden, Home-Office intensiviert wird oder nur schon, weil ein weiterentwickeltes E-Government den Gang ins Gemeindehaus erspart. Dies würde den Mehrverkehr vermindern, das Verkehrsaufkommen stabilisieren oder auch die vom Pendlerverkehr geprägten Spitzenstunden entlasten.
- **Risiken aufgrund des Klimawandels:** Die aufgrund des Klimawandels (Rückgang Permafrost, vermehrte Hitzeperioden in Abwechslung mit starken Niederschlägen) erwartete steigende Zahl an Naturereignissen birgt Risiken für die Stromversorgung und die Verkehrsverbindungen und damit auch für die Entwicklung der ESP in der Agglomeration. Die Umsetzung des Projekts «Neue Axenstrasse» sollte einen Teil dieser Risiken entschärfen. Auch die Optimierung und Weiterentwicklung geeigneter Ersatzangebote im Falle solcher Naturereignisse gewinnt an Bedeutung (z.B. öffentlicher Verkehr, Schiffsverkehr). In der Raumplanung gewinnen analytische Konzepte wie die «Schwammstadt» sowie

«Hitzeinseln» immer mehr an Bedeutung. Diese haben zum Ziel, die negativen Auswirkungen von zusätzlichem Niederschlag sowie höheren Temperaturen zu vermindern.

- **Demografischer Wandel:** Der Anteil der Erwachsenen über 65 Jahre wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten laufend zunehmen, wobei diese auch länger gesund leben. Dies kann sowohl Risiken als auch Chancen für die künftige Mobilität bedeuten. Sofern diese an gelernten Mobilitätsmustern festhalten, dürfte die Bedeutung des Autos als Fortbewegungsmittel steigen. Im öffentlichen Verkehr steigt möglicherweise das Konfliktpotenzial, wenn unterschiedliche Bedürfnisse in standardisierten Gefässen zusammenkommen. Zudem sind ältere Personen, was die Folgen von Verkehrsunfällen angeht, vulnerabler als Junge, insbesondere bei Nutzung von E-Bikes. Auf der anderen Seite bringen die Senioren ein höheres Zeitbudget mit, auch für die Fortbewegung. Das Bedürfnis nach hindernisfreien, sicheren, kurzen und direkten Fusswegen nimmt zu, auch auf multimodalen Wegenketten.
- **Natur und Landschaft unter Druck:** Die erwartete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflusst auch die Entwicklung und den Schutzbedarf von Natur und Landschaft. Durch die Tendenz der Siedlungsverdichtung und Ausdehnung der Siedlungs- wie auch Verkehrsflächen, steigt der Druck auf die landwirtschaftlich genutzten Landschaftskammern, den Wald, die Gewässer und Siedlungsfreiräume. Die Vernetzung über den Talboden (West-Ost-Vernetzung) bleibt aufgrund der aktuellen gewachsenen Bebauung sowie der trennenden übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen für viele Artgruppen schwierig bis unmöglich. Die steigende Intensität der Erholungsnutzung hat eine störende Wirkung auf Wald, Gewässer und Naturschutzräume. Im Siedlungs-, Verkehrs- und Gewässerraum breiten sich zudem Neobiota weiterhin aus. Im Wald ist die Ausdehnung des Sommerfliebers zunehmend.

4.2.2 Übergeordnete Planungen Verkehr

Gleichzeitig entwickelt sich die Strasseninfrastruktur auch durch Massnahmen ausserhalb des direkten Einflusses der kantonalen Massnahmenträger. Die folgenden Projekte sind für die Entwicklung in den kommenden rund 10 Jahren relevant:

- **Halbanschluss Altdorf Süd:** Der Halbanschluss ist ein Schlüsselement des regionalen Gesamtverkehrskonzepts. Der Bundesrat hat das generelle Projekt im November 2018 genehmigt. Der Baubeginn war für 2021 geplant. Bei der Planaufgabe zum Ausführungsprojekt gab es Einsprachen, die vom Bundesverwaltungsgericht am 25. Januar 2023 zunächst abgewiesen, später aber vom Bundesgericht mit Urteil vom 4. Juni 2024 gutgeheissen wurden. Die Baudirektion geht nach wie vor davon aus, dass der Halbanschluss realisiert wird. Das ASTRA führt im Jahr 2025 als Grundlage für die Überarbeitung des Projekts verschiedene Lärm- und Luftqualitätsmessungen durch. Der Realisierungszeitpunkt hängt vom Verlauf des Entscheid- und Planungsprozesses des ASTRA sowie dem Eingang und der Behandlung möglicher Einsprachen ab. Derzeit rechnet die Baudirektion / der Regierungsrat mit einer Realisierung frühestens im Jahr 2029.
- **Neue Axenstrasse:** Die Axenstrasse (N4) verbindet die Agglomeration Unteres Reusstal mit den Arbeitsplatzgebieten im Nordosten, namentlich Schwyz, Zug und Zürich. Die

bestehende Axenstrasse genügt den heutigen Anforderungen nicht. Aufgrund von Naturgefahren sind weitere Teile der Axenstrasse für den Veloverkehr momentan gesperrt und es wird ein Shuttledienst betrieben. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung Anfang Oktober 2022 wurde mit dem Bau der neuen Axenstrasse begonnen, der unter anderem mehrere neue Linienführungen durch Tunnels beinhaltet. Die Inbetriebnahme ist für ca. 2033 geplant. Es findet keine Kapazitätssteigerung statt. Da neu die Ortschaft Siskon umfahren wird, ist mit einer leichten Attraktivitätssteigerung der Verbindung für den motorisierten Verkehr auszugehen. Nach Eröffnung der neuen Axenstrasse dürften sich für den Veloverkehr deutliche Verbesserungen ergeben.

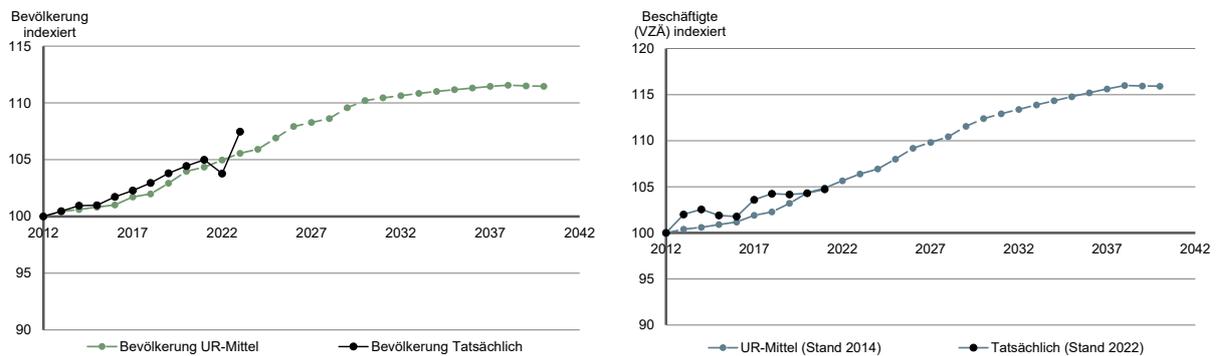
- **Tempo 80 auf Nationalstrassen** zu Stosszeiten ab 2026: Das ASTRA plant durch Geschwindigkeitsharmonisierungen die Staustunden auf den Nationalstrassen zu reduzieren. Auf stark frequentierten Abschnitten vor allem im Mittelland soll zu Spitzenzeiten die Maximalgeschwindigkeit schrittweise von 120 auf 100 oder 80 km/h reduziert werden. Ob dies auch die A2 zwischen Seelisbergtunnel und Gotthardtunnel betrifft, ist derzeit unklar.
- **Zweite Gotthardröhre:** Die zweite Gotthardröhre befindet sich derzeit im Bau. Die Inbetriebnahme erfolgt ab ca. 2029. Nach Sanierung der ersten Röhre sind beide Röhren ab ca. 2033 in einspurigem Betrieb. Es findet keine Kapazitätserhöhung statt, weshalb eine geringe Wirkung auf die Verkehrsbelastung der Agglomeration erwartet wird.
- **Kreisel Flüelen:** Noch keine zeitliche Einordnung ist aufgrund der Planungsstands für den Kreisel Flüelen möglich. Im Kantonalen Richtplan (Abstimmungsanweisung 5.2-2) und im Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse (SIN Objektblatt 10.2 Altdorf) ist jedoch mittel- bis langfristig die Umgestaltung des Knotens N4 Flüelen vorgesehen. Da dieser an seine Kapazitätsgrenzen stösst und aufgrund der langfristigen NEAT-Linienführung (SIS Objektblatt 10.2 Axen/Uri) verhandelt der Kanton Uri mit dem ASTRA die Rahmenbedingungen für die Verlegung der Kantonsstrassenverbindung Altdorf-Flüelen entlang der SBB-Linie. Teil des Konzepts ist der Anschluss an die Nationalstrasse A2 über den Anschluss Werkhof. Die Massnahme erhöht den Verkehrsfluss am Anschluss N4/N2 und trennt den lokalen Verkehr vom Transitverkehr.

4.3 Erwartete Siedlungsentwicklung

4.3.1 Wachstumsszenarien

Die Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten geht die Trägerschaft von einer Entwicklung gemäss dem kantonalen Szenario «UR-Mittel» aus. Dieses dient als aktuelle Basis für den Kantonalen Richtplan. Die folgenden Abbildungen zeigen die angenommene Entwicklung bis 2040.

Abbildung 4-4: Szenarien der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (indexiert) in den Gemeinden der Agglomeration bis 2040

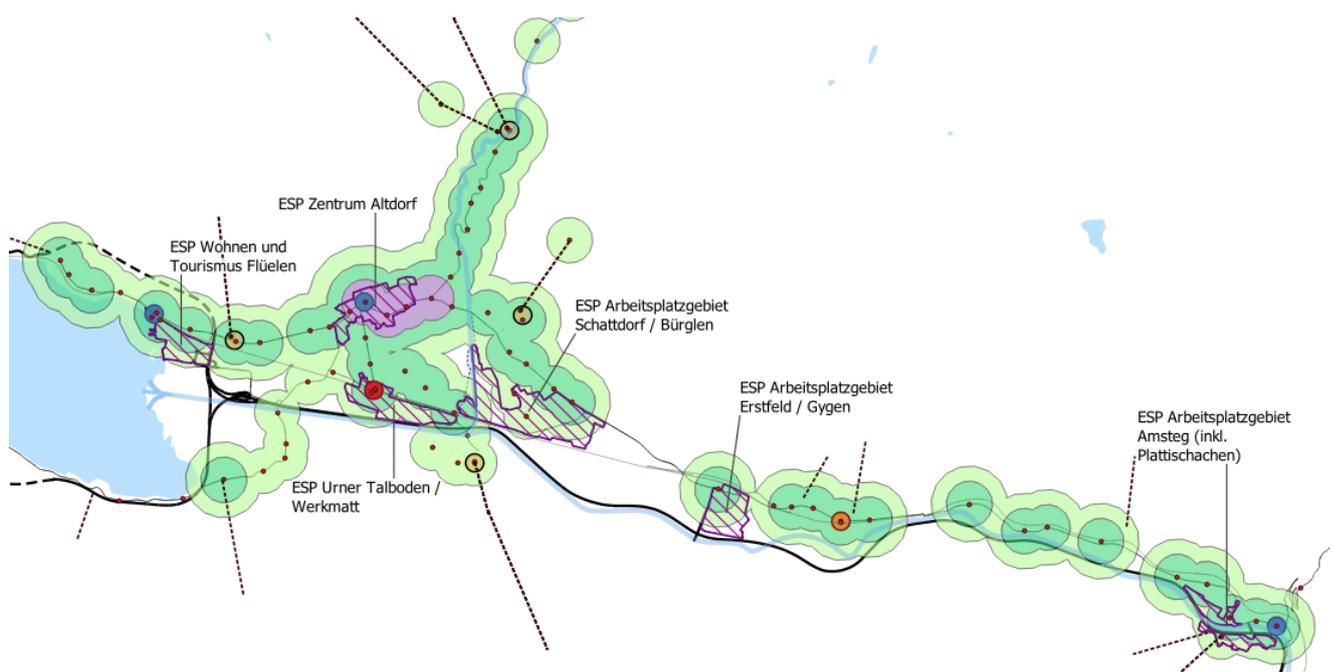


Das künftige Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten wird vorwiegend in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) sowie innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets in den identifizierten gut erschlossenen Baulücken und Innenentwicklungspotenzialen erwartet. Zwar bestehen noch Aussenreserven, diese sind jedoch vorwiegend als Zonen für öffentliche Nutzung oder Tourismuszonen ausgeschieden.

4.3.2 Entwicklungsschwerpunkte

Die Entwicklungsschwerpunkte gemäss Kantonaalem Richtplan (Abstimmungsanweisung 4.3-1 bis 4.3-7) im Agglomerationsperimeter sind in der folgenden Abbildung aufgelistet.

Abbildung 4-5: Entwicklungsschwerpunkte im Perimeter des Agglomerationsprogramms ÖV-Güteklassen Fahrplan 2024/25 und Verkehrsdrehscheiben



| Entwicklungsschwerpunkt | Wohnen | Dienstleistungen | Gewerbe | Industrie | Tourismus | Zentralörtliche Funktion | Verkehrintensiv (VE) | Federführung |
|---|--------|------------------|---------|-----------|-----------|--------------------------|----------------------|----------------------------------|
| ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen | | | X | X | | | X | Gemeinden Schattdorf und Bürglen |
| ESP Urner Talboden / Werkmatt | X | X | X | | | | | AWöV (Kanton) |
| ESP Zentrum Altdorf | X | X | | | | X | | Gemeinde Altdorf |
| ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen | | | X | | | | | Gemeinde Erstfeld |
| ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg | | | X | | | | | Gemeinde Silenen (+Gurtellen) |
| ESP Wohnen und Tourismus Flüelen | X | X | | | X | | | Gemeinde Flüelen |

Die Gemeinden tragen die Verantwortung für die Ausgestaltung und Entwicklung der Schwerpunkte, der Kanton ist federführend bei der «Werkmatt» im ESP Urner Talboden. Der **ESP Urner Talboden** ist auch am weitesten fortgeschritten, wobei der Kanton eine führende Rolle bei der Entwicklung der Werkmatt einnimmt, da er die Grundstücksflächen besitzt. Die Grundsätze der Erschliessung und Nutzung sind im Quartiergestaltungsplan «Eyschachen» festgelegt. Betriebe mit sehr hohem Flächenbedarf pro Arbeitsplatz und Betriebe mit grossen Emissionen sind demnach nicht zulässig. Freizeiteinrichtungen und Einkaufsbetriebe mit mehr als 500 m² Verkaufs-, respektive Freizeitfläche sind ebenfalls nicht gestattet. 2019 nahm auf dem Gebiet das Unternehmen Kässbohrer Schweiz AG seine Tätigkeiten auf. Anfang 2023 wurde für die Baufelder 9 und 13 ein Baurechtsvertrag zur Realisierung eines «Kreativ- und Dienstleistungshubs der Zukunft» mit über 1'000 Arbeitsplätzen unterzeichnet. Mitte 2024 wurde ein Baurechtsvertrag für die Realisierung eines «Innovationspark Gotthard» mit Büro- und Gewerbeflächen auf dem Areal im Baufeld 11 unterzeichnet.

Die erwartete Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten in diesen Entwicklungsschwerpunkten sind in die Verkehrsmodellierung des Kantons eingeflossen. Die den jeweiligen ESP umfassenden Verkehrszonen weisen unterschiedliche Wachstumsgrössen zwischen 2022 bis 2040 auf. Auch die Herausforderungen für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie die bestehenden Chancen sind je nach ESP-Gebiet anders zu beurteilen (vgl. Spalten 4 und 5). Entsprechend wurden die ESP von der Trägerschaft priorisiert und Ziele zum Umsetzungshorizont für Massnahmen in der 5. und 6. Generation der Agglomerationsprogramme gesetzt (Spalte 6).

Abbildung 4-6: Angenommene Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung in den ESP bis 2040, Herausforderungen für das Verkehrssystem und Priorisierung

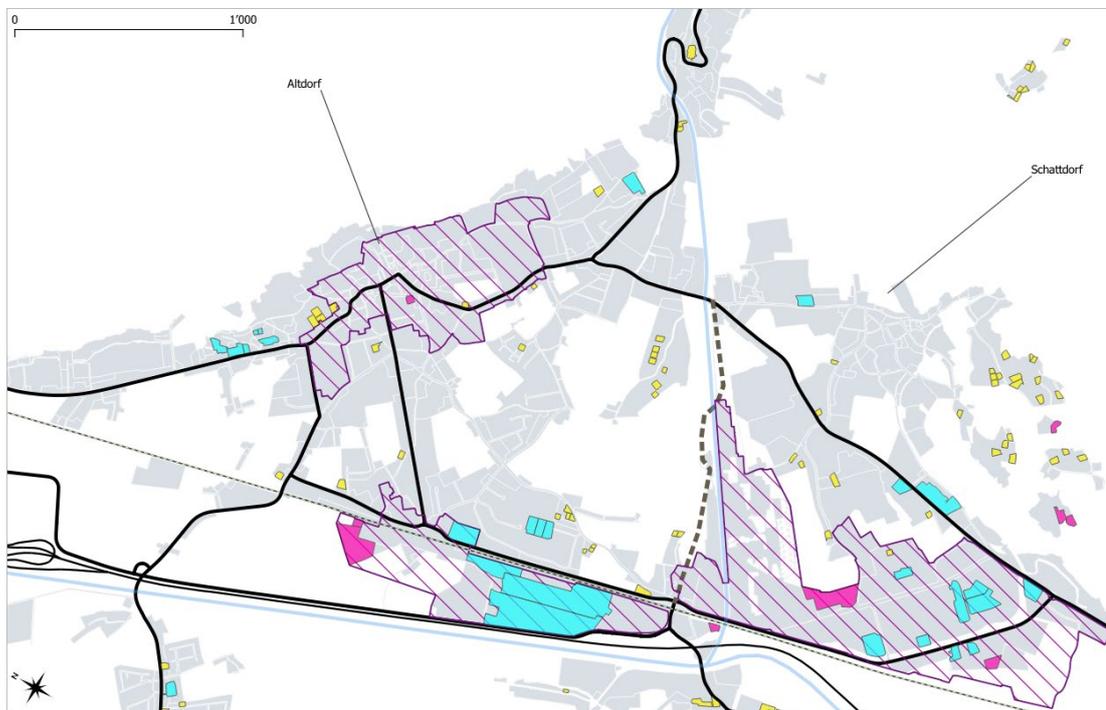
| ESP – Verkehrszone(n) | Δ Be- schäf- tigte | Δ Ein- woh- ner | Herausforderungen Verkehr | Chancen | Priorität Ziel AP 5G/6G |
|--|--------------------------|-----------------------|---|--|-------------------------------|
| ESP Urner Talboden – Altdorf West Werkmatte – Altdorf Bahnhof | +1'100 | +350 | Mittleres-grosses Verkehrspotenzial, wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Nutzung, grosse Gesamtfläche | Nahe an VDS Bahnhof Altdorf, Nahe an Halbanchluss Altdorf Süd, Vorgaben im Gestaltungsplan | 1 Ziel: A-Massnahmen |
| ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen – Schattdorf Industrie Schachen – Schattdorf Industrie Tellpark – Bürglen Schächenwald / Neuland | +180 | +20 | Mittleres Verkehrspotenzial, flächen- und verkehrsentensive Nutzungen, relevanter Anteil Werkverkehr, gute ÖV-Erschliessung sicherstellen | Erreichbarkeit über Ausserortsstrecken und A2, direkte ÖV-Erschliessung Einkaufszentrum | 1 Ziel: A-Massnahmen |
| ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen – Erstfeld Nord | +110 | +45 | Geringes-mittleres Verkehrspotenzial, flächenintensive Nutzungen, relevanter Anteil Werkverkehr. Attraktivität Fuss- und Veloverkehr. | Naher Autobahnananschluss, ÖV-Güteklasse C und D | 2 Ziel: B-Massnahmen |
| ESP Zentrum Altdorf – Altdorf Lehn Klostermatt – Altdorf Rosenberg Winkel – Altdorf Turmmatt – Altdorf Spital | +210 | +275 | Mittleres-grosses Verkehrspotenzial mit Dienstleistungen/Zentrumsfunktionen, enge Platzverhältnisse | ÖV-Güteklasse B, Fussgänger- bzw. Tempo 30-Zonen, Velo- und Fusswegdistanz zum Bahnhof Altdorf und Nahversorgung | 2 Ziel: B-Massnahmen |
| ESP Wohnen und Tourismus Flüelen – Flüelen Dorf Industrie | +40 | +15 | Geringes-mittleres Verkehrspotenzial, Freizeit- und Tourismus, Erreichbarkeit mit Fuss- und Veloverkehr | Nahe lokale VDS Bahnhof Flüelen, Zugang zu Naherholung im Reussdelta | 3 B- oder C-Massnahmen |
| ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg – Amsteg / Bristen – Teilw. Gurtellen | +0 | +0 | Geringes Verkehrspotenzial, flächenintensive Nutzungen, relevanter Anteil Werkverkehr, Freizeitnutzungen (Sporthalle) | ÖV-Anbindung (Güteklasse C) vorhanden | 3 B- oder C-Massnahmen |

4.3.3 Baulücken und Innenentwicklungspotenziale

Im Rahmen des Projekts «Raum+» werden periodisch die Innenentwicklungspotenziale, Baulücken und Aussenreserven erhoben.¹⁴ Die folgende Abbildung zeigt exemplarisch die noch verbleibenden Potenziale für den Ausschnitt im Grenzgebiet Altdorf-Bürglen-Schattdorf mit Stand 2024. Weitere grössere Innenentwicklungspotenziale sind in Erstfeld (z.B. Stegmatt) verfügbar.

¹⁴ Baulücken sind unbebaute Bauzonenflächen inner- oder ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets mit einer Grösse von 200-2'000 m². Innenentwicklungspotenziale sind bebaut, teilweise bebaut oder unbebaut, liegen innerhalb des weitgehend überbauten Gebiets der Bauzone und sind grösser als 2'000 m². Aussenreserven sind unbebaut und ausserhalb des weitgehend überbauten Gebiets, sind aber als Bauzone ausgeschieden und grösser als 2'000 m².

Abbildung 4-7: Innenentwicklungspotenziale (blau), Baulücken (gelb) und Aussenreserven (rot) in Wohn-, Misch-, Zentrums- und Arbeitszonen im Raum Altdorf und Schattdorf, ESP-Perimeter (schraffiert), Stand 2024



Quelle: Erhebung Raum+ (2024)

Die folgende Abbildung gibt eine Übersicht über das Ausmass der Innenentwicklungspotenziale (grössere freie Flächen innerhalb des bebauten Siedlungsgebiets) und Baulücken (kleine unbebaute Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets).¹⁵ Die Aussenreserven (grössere Flächen am Rand oder ausserhalb des Siedlungsgebiets) sind ebenfalls dargestellt.

¹⁵ Vgl. hierzu auch die Definitionen in der vorangehenden Fussnote.

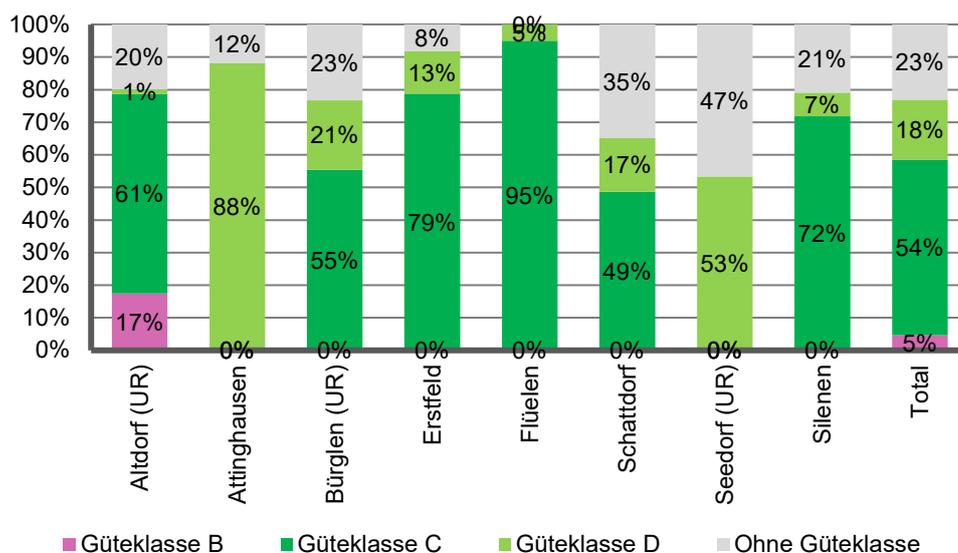
Abbildung 4-8: Baulücken, Innenentwicklungspotenziale und Aussenreserven in Hektar (ha) (Stand 2024)

| Gemeinde | Baulücken | Innenentwicklungspotenziale | Zwischenergebnis | Aussenreserven | Total |
|--------------|-------------|-----------------------------|------------------|----------------|-------------|
| Altdorf | 3.0 | 3.6 | 6.7 | 0.1 | 6.8 |
| Attinghausen | 1.3 | - | 1.3 | 1.0 | 2.3 |
| Bürglen | 1.8 | 0.3 | 2.2 | 0.9 | 3.1 |
| Erstfeld | 0.5 | 1.9 | 2.4 | 0.4 | 2.8 |
| Flüelen | 0.7 | 1.3 | 2.0 | - | 2.0 |
| Schattdorf | 2.8 | 1.8 | 4.7 | 0.8 | 5.5 |
| Seedorf | 2.4 | 0.5 | 2.8 | 0.6 | 3.4 |
| Silenen | 2.3 | 0.6 | 2.9 | 0.9 | 3.8 |
| Total | 14.9 | 10.0 | 24.9 | 4.7 | 29.6 |

Quellen: Daten Raum+ Uri (2024), Hinweis: Durch die Rundung auf 1 Kommastelle ergeben sich teils abweichende Summen.

Über alle Agglomerationsgemeinden waren 2024 rund 77% der verbleibenden unüberbauten Innenentwicklungspotenziale und Baulücken mit dem ÖV erschlossen. Rund 59% der Flächen liegen innerhalb der ÖV-Güteklassen B und C. Die folgende Abbildung zeigt die in der Agglomeration vorhandenen Flächen der Innenentwicklungspotenziale differenziert nach ÖV-Güteklasse für den Datenstand 2023/24.

Abbildung 4-9: Innenentwicklungspotenziale und Baulücken nach ÖV-Güteklasse



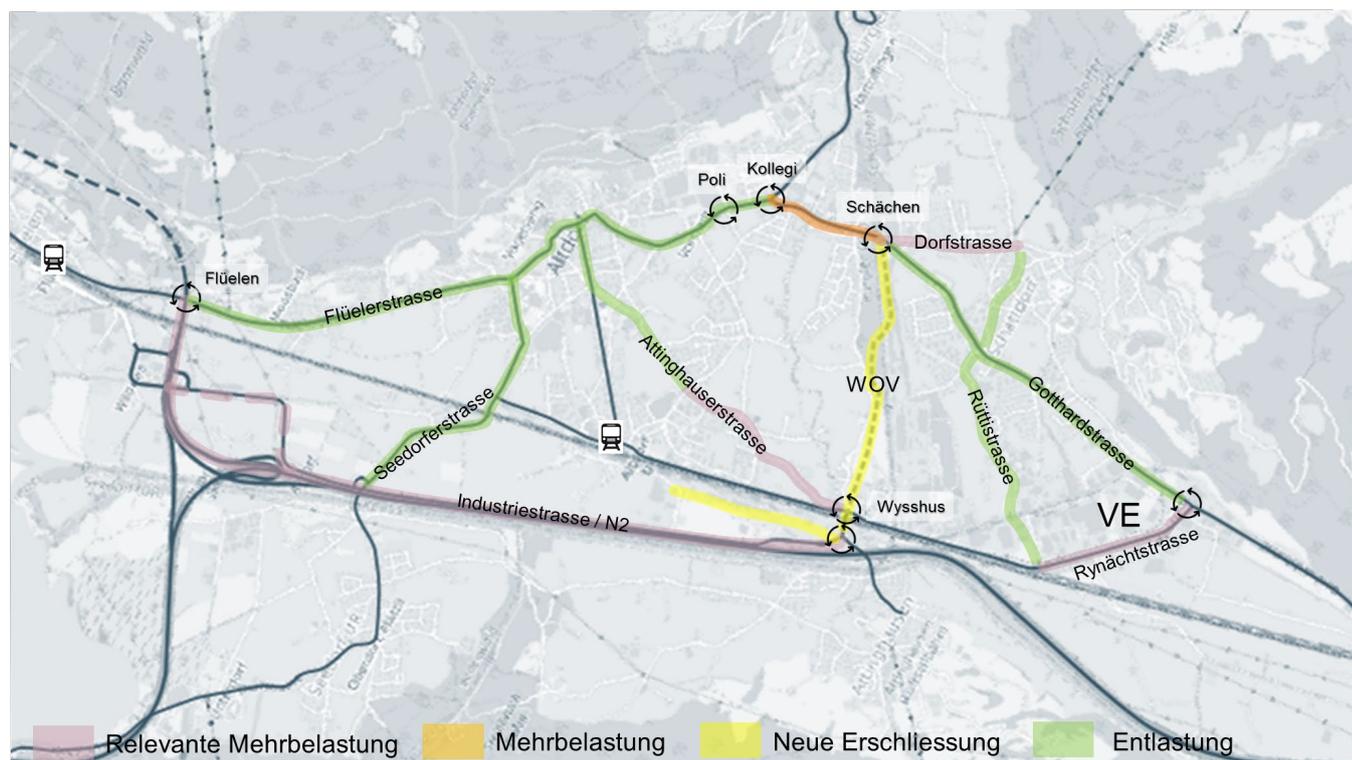
Hinweis: Daten Raum+: 2024, ÖV-Güteklassen: Fahrplan 2023/24.

4.4 Entwicklung des Verkehrs

Das Amt für Tiefbau (Aft) hat im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung der WOV das kantonale Verkehrsmodell aktualisiert. Als Zustände wurden der IST-Zustand (2022) sowie der Zustand 2040 aufbereitet. Im Netz 2040 sind die WOV (Eröffnung Herbst 2025) und der Halbanschluss Altdorf Süd (frühestens 2029) sowie rechtskräftige flankierende Massnahmen zur WOV (1. Etappe) abgebildet.¹⁶ Eine Gesamtübersicht zum System «WOV» kann im Erläuternden Kapitel 8.1 gewonnen werden.

Die Nachfrage 2040 basiert auf der obigen skizzierten Siedlungsentwicklung in den Entwicklungsschwerpunkten sowie einem gemäss kantonalem Richtplan differenzierten Wachstum der einzelnen Gemeinden.¹⁷ Die folgende Abbildung zeigt die daraus abgeleiteten Entwicklungstrends im Strassennetz. Aufgrund der Verkehrsmodellergebnisse kann davon ausgegangen werden, dass die WOV und der Halbanschluss Altdorf Süd zusammen mit den rechtskräftigen flankierenden Massnahmen ihre Funktionen weitgehend entfalten können. Unterhalb der Abbildung sind die wichtigsten Erkenntnisse erläutert.

Abbildung 4-10: Erwartete Veränderung der Verkehrsbelastung durch erwartete Siedlungsentwicklung, WOV, Halbanschluss und FlaMa's (1. Etappe)



¹⁶ Nicht abgebildet sind der Knoten Rossgiesen, die rückwertige Erschliessung Ried oder bauliche Massnahmen an den Ortsdurchfahrten Altdorf und Schattdorf sowie der Flüelerstrasse.

¹⁷ Nicht berücksichtigt sind noch nicht beschlossene oder raumplanerisch nicht gesicherte Vorhaben, beispielsweise eine mögliche touristische Entwicklung der Isleten oder die mögliche Realisierung eines Alters- und Pflegeheims in der Brickermatte (beim Kollegi), durch Zusammenlegung der Altersheime «Rosenberg» in Altdorf und «Gosmergartä» in Bürglen.

Die Ortsdurchfahrt Altdorf, die Flüelerstrasse (Zentrum Altdorf bis Kreisel Flüelen), die Bahnhofstrasse, die Spital- und Seedorferstrasse sowie der Kreisel Flüelen werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch Altdorf kann der Verkehr von über 15'000 Fahrten auf rund 5'000 bis 7'000 Fahrten pro Tag (Querschnitt) reduziert werden. Die Attinghauserstrasse in Altdorf (Gemeindestrasse, Tempo 40) wird mit 2'500 zusätzlichen Fahrten belastet, weil der Verkehr aus den Quartieren westlich des Telldenkmals Richtung Bürglen/Schattdorf neu über den Kreisel Wysshus via WOV statt durch Altdorf fliesst.

In Schattdorf ermöglicht die West-Ost-Verbindung grundsätzlich eine Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der Gotthardstrasse sowie der Adlergarten-, Dorf- und Bötzlingerstrasse. Der Dorfkern sowie die Rüttistrasse werden verkehrsberuhigt ausgestaltet, um Schleichverkehr zu vermeiden und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Gemäss Modell kann der Verkehr hierdurch in die gewünschten Bahnen gelenkt werden. Die Dorfstrasse, welche den Quell-Ziel-Verkehr aus dem Ortskern Schattdorf aufnimmt und auf die WOV leitet, wird gemäss Modell netto mit rund 2'500 Mehrfahrten belastet. Im Bereich der Rynächt- bzw. Umfahrungsstrasse Schattdorf beim «Rossgiessen» wird das Verkehrsaufkommen mit der WOV von rund 5'000 auf 7'000 Fahrzeuge ansteigen, auch getrieben durch die Weiterentwicklung des ESP Schattdorf / Bürglen und der Werkmatt, der Realisierung des Werkhofs des Betrieb Kantonsstrassen sowie der Transformation des Gebiets rund um den Bahnhof Altdorf. Das Gebiet weist eine der höchsten Anteile an Liefer-, Werk- und Schwerverkehr in der Agglomeration auf.

Ebenfalls zusätzlich belastet wird der verkehrsorientierte Abschnitt zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Schächen, der den Verkehr künftig ab der Klausenstrasse hin zur WOV und in Richtung Industriestrasse / Halbanschluss leitet. Entlang dieser Achse befindet sich ein Mix an publikumsintensiven Nutzungen wie beispielsweise das Einkaufszentrum «Urnertor», Teile der kantonalen Verwaltung, die kantonale Mittelschule «Kollegi», eine Tankstelle mit Shop sowie wichtige Bushaltestellen zu deren Erschliessung. Gemäss Verkehrsmodell wird der durchschnittlich tägliche Verkehr (DTV) im Querschnitt um rund 1'000-2'500 Fahrzeuge auf etwa 13'500-14'500 Fahrzeuge ansteigen. Zur Sicherstellung des Verkehrsflusses und der Sicherheit sind verschiedene flankierende Massnahmen vorgesehen. Die wegfallenden Fahrten zwischen Schattdorf – Kreisel Kollegi sowie die neuen Fahrten Bürglen – Kreisel Schächen gleichen sich dabei gemäss Modell nicht ganz aus.

Die WOV wird rund 14'000 Fahrten DTV im Querschnitt aufnehmen. Stark belastet werden die beiden Kreisel beim Wysshus (DTV rund 18'000 Fahrzeuge), da dort der Verkehr der WOV, der Quell-Ziel-Verkehr aus Attinghausen, von der Umfahrung Altdorf, aus dem ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen sowie dem ESP Unteres Reusstal mit Werkmatt (neue Erschliessung) zusammenkommen.

Im Ortskern Bürglen wird ein Aufkommen von rund 7'000 Fahrzeugen DTV erwartet, was gegenüber 2022 eine Stagnation bedeutet, etwa 2'000 bis 3'000 Fahrten werden zwischen Bürglen und Spiringen erwartet (mit starkem Überhang in den Sommermonaten bei geöffnetem Klausenpass).

In den Gemeinden Flüelen, Seedorf, Erstfeld und Silenen sind für einen leichten Anstieg der Belastung vor allem das angenommene Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigung

verantwortlich. Die Ortsdurchfahrt Seedorf wird künftig mit einer durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge von knapp 6'000 Fahrzeuge belastet, wobei maximal die Hälfte davon Durchgangsverkehr darstellt.¹⁸ In Erstfeld werden die Ortsdurchfahrt rund 5'200-5'600 Fahrzeuge im DTV passieren, rund 3'300 Fahrzeuge werden zwischen Erstfeld und Silenen verkehren und rund 8'000 Fahrzeuge zwischen Erstfeld und Schattdorf, wobei hier nicht mit wesentlichen Veränderungen der Belastung zu rechnen ist.

Der Verkehr über die WOV von/nach Bürglen und aus Schattdorf wird in einer Übergangsphase über das Ausserortsnetz über die Industrie- und Allmendstrasse zum Anschluss Flüelen, und später direkt auf den Halbanschluss Altdorf Süd geleitet. Auf dem übergeordneten Netz führt der neue Halbanschluss Altdorf zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Nationalstrasse A2 zwischen Halbanschluss und Flüelen. Im IST-Zustand liegt der DTV bei rund 13'500 Fahrten pro Richtung. Im Zustand 2040 werden mehr als 19'000 Fahrten pro Tag und Richtung erwartet. Dies ist in etwa kompatibel mit den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes, die 10 Jahre später mit etwas mehr als 20'000 Fahrten DTV rechnen (Szenario BASIS).

Die erwartete verkehrliche Verlagerungswirkung der WOV und der flankierenden Massnahmen tragen somit insbesondere in Altdorf und Schattdorf dazu bei, verschiedene negative Auswirkungen des motorisierten Verkehrs im am dichtesten besiedelten, und am stärksten wachsenden, Gebiet zu vermindern. Die Massnahmen entlasten diese Ortsdurchfahrten und tragen so zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Die Entlastung ermöglicht die Realisierung von weiteren Aufwertungen in den Ortsdurchfahrten, was die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in den Ortskernen und den Zufahrtsstrassen erhöht. Der Weg über die WOV, die Rynächtstrasse und die Industriestrasse / Autobahn A2 führt über Ausserortsstrassen mit weniger dicht besiedelten Gebieten und weniger Mischverkehr.

¹⁸ Eine mögliche touristische Entwicklung der Isleten ist dabei noch nicht berücksichtigt.

5 Zukunftsbild und MOCA-Ziele

Die Agglomeration Unteres Reusstal 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 kantonalem Richtplan berücksichtigt.

5.1 Grundlagen gemäss Raumkonzept Schweiz und Uri

Die Agglomeration Unteres Reusstal liegt im Norden des im Raumkonzept Schweiz definierten Handlungsraums Gotthard. Dieser ist zum einen eine nationale bzw. international bedeutende Transitachse und zum anderen der grösste zusammenhängende ländliche Raum ausserhalb des unmittelbaren Einflussgebiets der städtischen Räume. Weiter liegt die Agglomeration im Einflussbereich des Handlungsraums Luzern sowie grenzt an die Metropolitanregion Zürich an. Mit der Stadt Luzern wie auch der Region Zentralschweiz steht die Agglomeration sowohl wirtschaftlich wie auch hinsichtlich Kultur, Bildung und Tourismus in enger Beziehung. Die Verbindung in die städtischen Zentren des Mittellandes u.a. Zürich und Zug ist für die Agglomeration vor allem hinsichtlich Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete zentral.

Abbildung 5-1: Ausschnitt Raumkonzept Schweiz, Karte Strategie 1

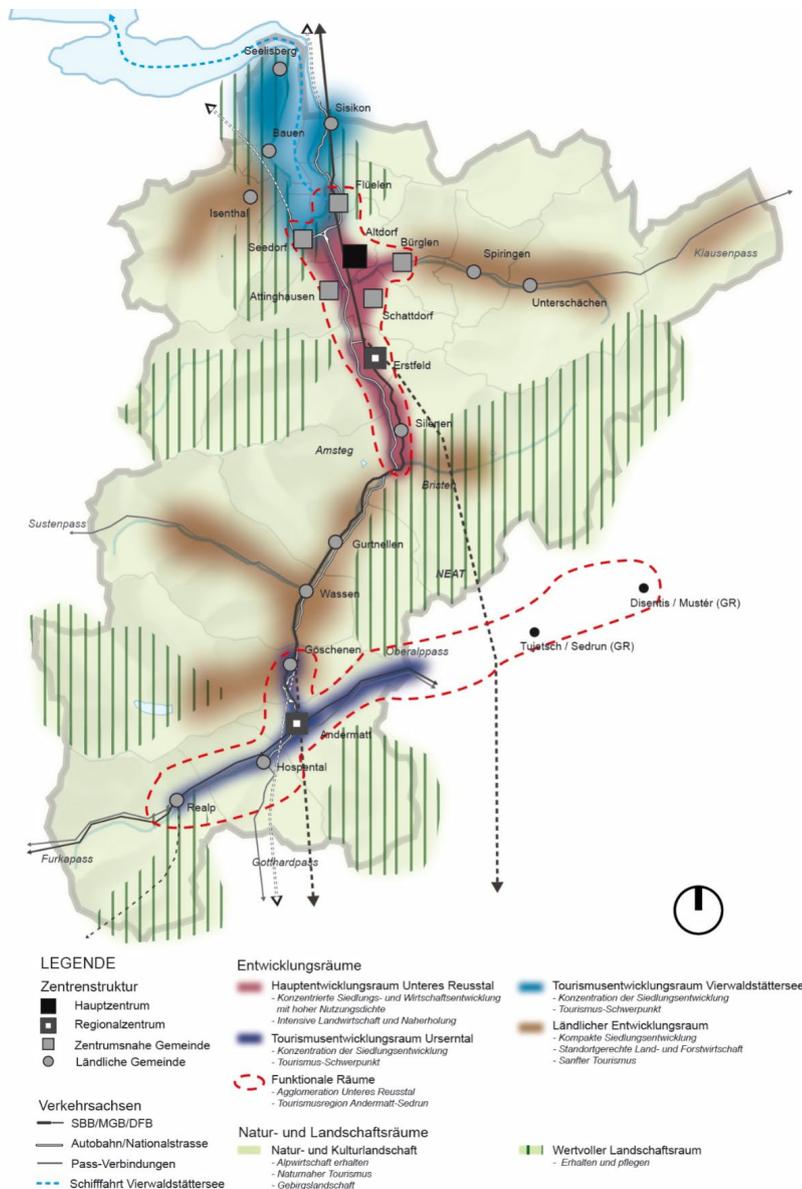


Quelle: Raumkonzept Schweiz (überarbeitete Fassung); Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012)

Die Agglomeration liegt an der wichtigsten Nord-Süd-Achse der Schweiz und nimmt auf nationaler Ebene eine bedeutende Rolle für die Vernetzung der Landesteile zwischen Zürich, Nordwestschweiz und Zentralschweiz im Norden sowie dem Tessin im Süden wahr. Regional bildet die Agglomeration durch ihre Lage die zentrale verkehrliche wie auch wirtschaftliche Schnittstelle zwischen dem nördlichen Flachland und den alpinen Regionen wie dem Tourismusgebiet Andermatt-Disentis. An dieser Schnittstelle verschiedener Handlungsräume und Regionen soll sich die Agglomeration als eigenständiger Raum profilieren.

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

Abbildung 5-2: Synthesekarte Raumkonzept



Quelle: Richtplan Uri (Stand 31.8.2016)

Das Untere Reusstal wird im Raumkonzept als funktionaler Raum abgegrenzt und als Hauptentwicklungsraum des Kantons Uri bezeichnet. Es bildet das Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons und ist für die Positionierung des Kantons im nationalen sowie internationalen Standortwettbewerb von grosser Bedeutung. Geprägt ist der Raum durch die multifunktionale Talebene, die Reuss und ihre Zuflüsse sowie die Strassen- und Infrastrukturstrukturen (Transitkorridore). Das Untere Reusstal zeichnet sich durch die gute Erreichbarkeit sowohl innerhalb der Region wie auch über deren Grenzen hinaus aus.

Für die Agglomeration wird eine vielseitige, räumlich konzentrierte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung mit hoher Nutzungsdichte und Lebensqualität angestrebt. Dabei gilt es zum einen die bestehenden Potentiale für die Weiterentwicklung von Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungen zu nutzen und zum anderen die wertvollen Landschaftsräume zu erhalten. Die Agglomeration ist als Kernraum mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton weiterzuentwickeln.

Die Gemeinden am Vierwaldstättersee sind im KRP als touristisches Entwicklungsgebiet bezeichnet. Derzeit wird die Idee eines privaten Investors zur Entwicklung der Isleten diskutiert. Zwar liegen erste Analysen zu den Auswirkungen vor, es gibt aber weder ein konkretes Projekt, noch bestehen die raumplanerischen und rechtlichen Grundlagen für dessen Umsetzung. Die Isleten wird deshalb im AP der 5. Generation im aktuellen Zustand berücksichtigt (also sanfte touristische Nutzung, mit Schiff und Bus erschlossen, am Weg der Schweiz). Der Handlungsbedarf kann aufgrund der laufenden politischen Entscheidungsfindungsprozesse deshalb noch abgeschätzt werden. Eine intensive touristische und infrastrukturelle Nutzung der Isleten ist im Zukunftsbild noch nicht vorgesehen.

5.2 Strukturbild

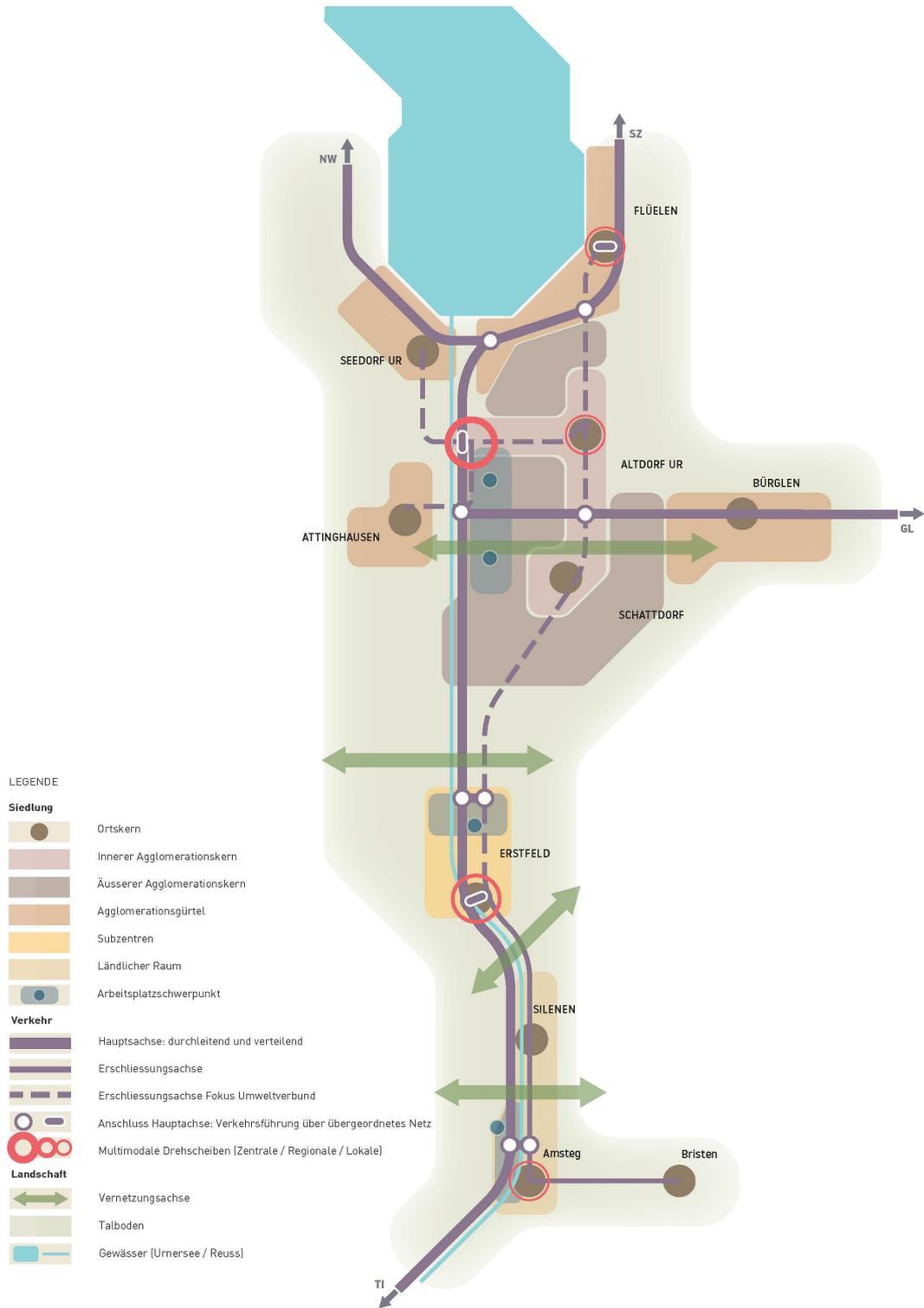
Für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation wurde das Zukunftsbild 2040 überarbeitet. Dabei hat sich im Bearbeitungsprozess gezeigt, dass einige grundlegende Überlegungen zum angestrebten Verkehrssystem, zur räumlichen Differenzierung der Siedlungsgebiete und zur ökologischen Vernetzung mit dem Zukunftsbild zu wenig prägnant transportiert werden können.

Aus diesem Grund wurde als Vorstufe zum Zukunftsbild ein «Strukturbild 2040» erarbeitet, welches für die drei Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr die wichtigsten strukturbildenden Merkmale der Agglomeration aus der Vogelperspektive verdeutlicht:

- Überlegungen zur Siedlungsentwicklung müssen differenziert nach verschiedenen **Raumtypen** vorgenommen werden. Jeder Raumtyp bringt bezüglich der Potenziale zur Innenentwicklung, bezüglich der komparativen Vorteile der Verkehrsmittel oder bezüglich der ökologischen Vernetzung unterschiedliche Voraussetzungen mit und muss daher spezifisch betrachtet werden. Die historischen **Ortskerne** erfüllen ihre Zentrumsfunktion und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Der **Fussverkehr** findet im Siedlungsgebiet ein engmaschiges und direktes Netz vor, welches die ÖV-Haltestellen und Zentren aus den Quartieren heraus und in der Fläche erschliesst.

- Rückgrat der verkehrlichen Erschliessung bilden die **Hauptachsen**, welche sowohl das übergeordnete Strassen- wie auch das Schienennetz umfassen. Dabei haben die Hauptachsen sowohl durchleitende als auch verteilende Funktion. Vor allem der Transitverkehr und überregionale Verkehr aber auch nach Möglichkeit der agglomerationsinterne überkommunale Verkehr wird auf die Hauptachsen gelenkt und konzentriert bzw. effizient abgewickelt. **Erschliessungsachsen** ergänzen die Hauptachsen und dienen der Abwicklung des lokalen Verkehrs bzw. der Feinerschliessung der Siedlungsgebiete. Im Agglomerationskern sind die Erschliessungsachsen auf den Umweltverbund (Feinerschliessung öffentlicher Verkehr mit dem Bus, Fussverkehr und Veloverkehr) ausgerichtet und siedlungsorientiert ausgestaltet. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr steht im Fokus. Die Verbindung zwischen Hauptachsen und Erschliessungsachsen und folglich die Lenkung über die übergeordnete Infrastruktur wird mittels mehrerer Anschlüsse (u.a. Bahnhaltstellen im Schienennetz und Autobahnanschlüsse im Strassennetz) gewährleistet. Der Verkehr wird so lange wie möglich auf den Hauptachsen abgewickelt und dadurch die Erschliessungsachsen sowie das Siedlungsgebiet verkehrlich entlasten. Die **multimodalen Drehscheiben** bilden die wichtigsten Anschlusspunkte im öffentlichen Verkehr und dienen als Zugänge für die Anbindung über die Agglomeration hinaus sowie für die Erschliessung des regionalen Verkehrs.
- Die **Landschaftskammern und Talflanken** sind in Ausmass und Qualität erhalten. Zusammen mit den **Gewässerräumen** im Tal und am See sichern Sie die Grundlage für die Naherholung der Bevölkerung, den Hochwasserschutz, die Resilienz gegenüber Klimaveränderungen, die Erhaltung der Biodiversität und die ökologische Vernetzung. Die aufgrund der aktuellen Bebauung, den Verkehrsinfrastrukturen (Bahn/Autobahn) und der Reuss schwierig zu sichernden **Vernetzungsachsen** im Siedlungsgebiet konnten durch gezielte Berücksichtigung der Natur und Landschaft in der weiteren Siedlungsentwicklung sowie durch die ökologische Gestaltung der Siedlungsränder erhalten und verbessert werden.

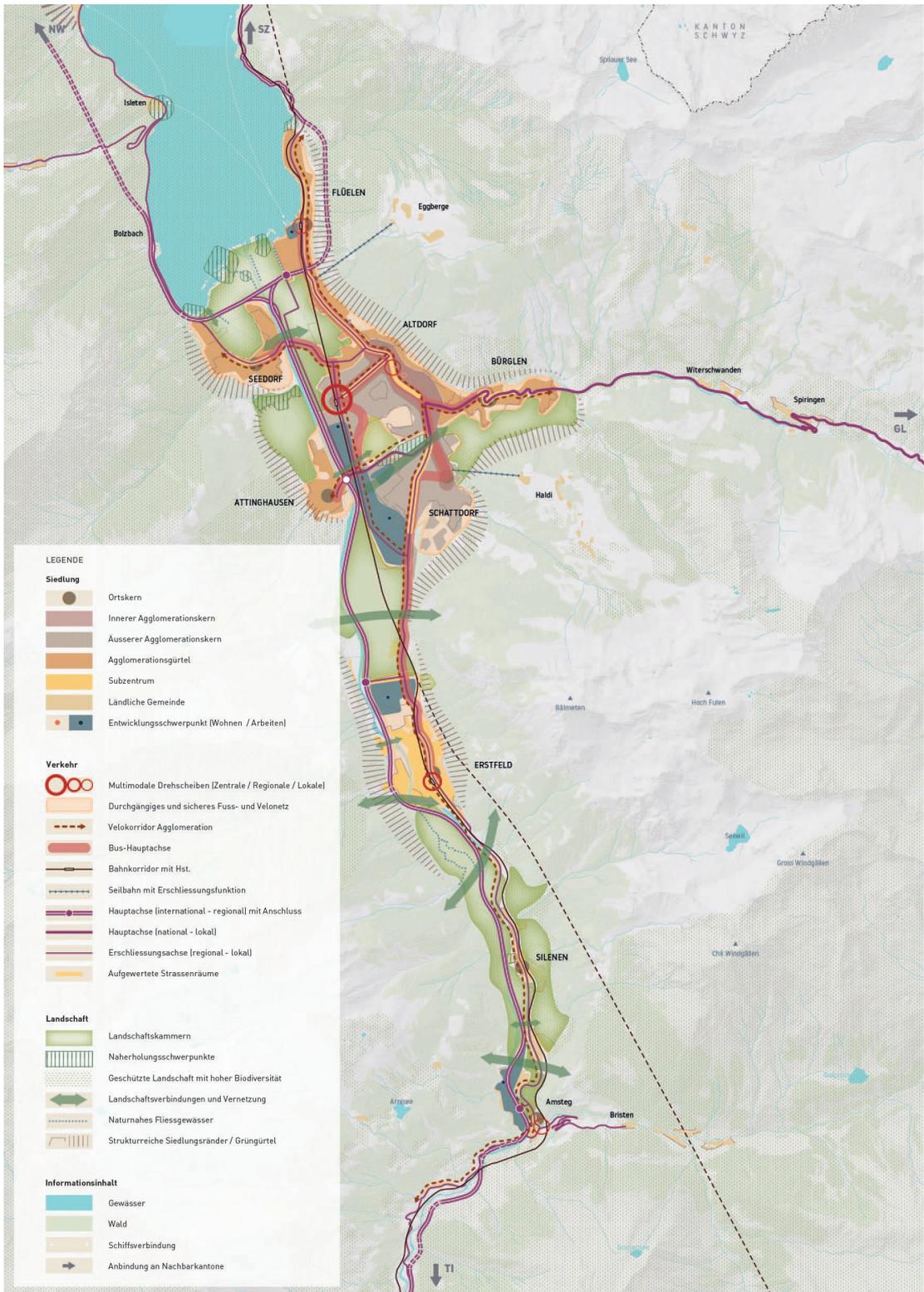
Abbildung 5-3: Strukturbild 2040



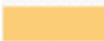
5.3 Zukunftsbild

Das Zukunftsbild für die Agglomeration URT baut auf dem Strukturbild auf. Es nimmt eine räumliche Konkretisierung vor und zeigt auf, wie die erwünschte zukünftige Struktur von Siedlung, Verkehr und Landschaft aussieht. Es verortet den künftigen Zustand im Raum und zeigt, wie sich die Agglomeration in Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr im Jahr 2040 präsentieren soll. Die Legendeinhalte sind nachfolgend detaillierter erläutert.

Abbildung 5-4: Zukunftsbild



5.3.1 Siedlung

| Element | Beschreibung |
|---|---|
| Innerer Agglomerationskern  | <p>Der innere Agglomerationskern verläuft vom Bahnhof Altdorf über das Zentrum von Altdorf via Kollegi bis nach Schattdorf Dorf.</p> <p>Dieser Raum zeichnet sich durch eine dichte, qualitativ hochwertige Bebauung mit teils städtischem Charakter aus. Die Nutzungsdichte und -vielfalt ist hoch und die vielfältigen Zentrumsfunktionen sind erhalten. Die ÖV-Hauptachse verläuft durch diesen Raumtyp und es wird ein Viertelstundentakt angeboten. Nebst Raum für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe sind hier auch zahlreiche öffentliche Institutionen angesiedelt. Die Siedlungsräume sind durch ein attraktives Wegnetz vernetzt, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist hoch und die Siedlungsökologie ist gestärkt. Das gewachsene Siedlungsgebiet lässt punktuelle Verdichtungen sowie die Entwicklung der Schlüsselareale zu. Die Ortsbildqualitäten werden erhalten und gestärkt.</p> |
| Äusserer Agglomerationskern  | <p>Der äussere Agglomerationskern umfasst die übrigen Wohngebiete von Altdorf, Schattdorf und den Talboden von Bürglen.</p> <p>Der äussere Agglomerationskern besteht aus einem Geflecht von Siedlungs- und Kulturlandschaft, das durch ökologisch hochwertige Siedlungsränder strukturiert ist. Die Siedlungspotenziale sind insbesondere durch Verdichtung im Bestand genutzt. Das gute ÖV Angebot im inneren Agglomerationskern ist gut zu Fuss und mit dem Velo erreichbar.</p> <p>Die landwirtschaftlich genutzten Grünflächen und die zusammenhängenden Waldflächen sind durchgängig, erfüllen ihre Naherholungsfunktion und tragen zu einer guten ökologischen Vernetzung der Siedlungsgebiete bei. Die Arbeitsplatzgebiete sind für alle Verkehrsträger gut erschlossen.</p> |
| Agglomerationsgürtel  | <p>Der Agglomerationsgürtel erstreckt sich hauptsächlich über die Siedlungsgebiete der Gemeinden Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Teile von Bürglen (Hang, Eingang Schächental) und Altdorf (Talflanke). Er umgibt den Agglomerationskern. Hier befinden sich attraktive Wohngebiete sowie grossflächige Landwirtschaftsflächen, Naturräume und Naherholungsgebiete.</p> <p>Die Ortskerne sind attraktiv gestaltet, übernehmen die wichtigsten Versorgungsfunktionen (Einkaufen, Gesundheit, Bank, etc.) und verleihen den einzelnen Gebieten dadurch eine eigenständige Identität. Die vorhandenen Arbeitsplatzgebiete sind in ihrer Ausdehnung begrenzt und bedarfs- und standortgerecht entwickelt.</p> <p>Die Siedlungsgebiete des Agglomerationsgürtels weisen einen engen Bezug zum Agglomerationskern auf, in dem attraktive und sichere Fuss- und Velowegverbindungen vorhanden und die Strassenräume qualitativ und differenziert weiterentwickelt sind.</p> <p>Das im Agglomerationsgürtel liegende Schlüsselareal Flüelen West – in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Flüelen – befindet sich in der Umsetzung zu einem eigenständigen Gebiet. Es zeichnet sich durch eine gemischte Nutzung aus und ist mit einer attraktiven Gestaltung im Bereich der Schiffsanlegestelle optimal an den Siedlungsraum angeschlossen.</p> |
| Subzentrum (Erstfeld)  | <p>Die Gemeinde Erstfeld funktioniert als Subzentrum zum Agglomerationskern und bildet das «Tor zum Urner Oberland». Als Subzentrum bietet Erstfeld ein breites Grundversorgungsangebot.</p> <p>Der städtisch geprägte Raum entlang der Gotthardstrasse ist mit dem dörflich geprägten westlichen Ortsteil optimal verknüpft, damit der natürlichen und infrastrukturell bedingten Trennwirkung entgegenwirkt wird.</p> <p>Als Subzentrum verfügt Erstfeld sowohl über eine regionale Verkehrsdrehscheibe mit IR- und S-Bahnanschluss, ein attraktives flächiges Strassen- und Wegnetz innerhalb der Gemeinde sowie eine gute Anbindung an die anderen Gemeinden der Agglomeration. Die ökologische Vernetzung ist insbesondere durch attraktive Siedlungsränder gewährleistet.</p> |

| Element | Beschreibung |
|---|--|
| Ländliche Gemeinde (Silenen)  | <p>Die ländliche Gemeinde umfasst die Siedlungsgebiete von Silenen und Amsteg. Die Ortskerne Silenen und Amsteg erfüllen die wichtigsten Versorgungsfunktionen und verfügen über Begegnungsorte für die lokale Bevölkerung. Dieser Raumtyp verfügt über attraktive und sichere lineare Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsmittel nach Erstfeld und Altdorf. Amsteg liegt auf der Erschliessungsachse und ist mit dem ÖV halbstündlich an die regionale Verkehrsdrehscheibe Erstfeld und an die zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf angeschlossen.</p> |
| Ortskerne  | <p>Die Ortskerne erfüllen ihre Funktion als Zentrums-, Begegnungs- und Aufenthaltsort gemäss dem jeweiligen Raumtyp und haben dadurch ihren Charakter und die bauliche Identität erhalten. Sie bieten eine hohe Aufenthaltsqualität mit ausreichend Grün- und Freiraumflächen.</p> |
| Entwicklungsschwerpunkt (Wohnen / Arbeiten)  | <p>Das Potential der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ist mobilisiert und ausgeschöpft.</p> <p>Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen befinden sich in Altdorf und Flüelen. Sie zeichnen sich durch eine hohe Siedlungsqualität und einen vielfältigen Nutzungsmix (Altdorf), respektive eine hohe Wohnqualität (Flüelen) aus. Die Wohnnutzung der Gebiete ist abgestimmt auf ihre zusätzliche Funktion als Gewerbe- und Dienstleistungsraum (Altdorf) und als touristisch genutztes Naherholungsgebiet (Flüelen).</p> <p>Die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten befinden sich am Rand des Agglomerationskerns beim Bahnhof Altdorf und in Schattdorf / Bürglen sowie in Erstfeld (Gygen) und in Amsteg (inkl. teilw. Gurtellen).</p> <p>Jeder Standort verfügt über ein spezifisches Profil, welches auf die übrigen Standorte abgestimmt ist. Die sich daraus ergebende Möglichkeit zur regionalen Zusammenarbeit unter den Standortgemeinden wird schrittweise aufgebaut und genutzt, damit die vier Arbeitsplatzschwerpunkte als regionales Arbeitsplatzgebiet funktionieren.</p> |

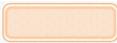
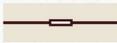
5.3.2 Landschaft

| Element | Beschreibung |
|--|---|
| Landschaftskammern  | <p>Die offenen Landschaftskammern im Talboden sind Landwirtschafts-, Natur- und Erholungsräume. Die Art und Intensität der Nutzung erfolgt abgestimmt auf die Bedürfnisse der jeweiligen Lebensraumtypen und findet im Einklang miteinander statt. Die Landschaftskammern wurden nicht weiter überbaut bzw. von Infrastrukturen durchtrennt, konnten teilweise sogar durch den Rückbau dieser freigespielt werden und halten an den Rändern (Siedlungsbegrenzung gemäss KRP) dem Druck der Siedlungserweiterung stand.</p> |
| Naherholungsschwerpunkte  | <p>Die Agglomeration verfügt über mehrere attraktive Naherholungsschwerpunkte. Die wichtigsten sind das Reussdelta, der Bodenwald, der Schächenwald, der Selderboden und der Uferbereich des Vierwaldstättersees. Sie sind mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Fuss- und Veloverkehr, gut erreichbar. Parkplätze werden bewirtschaftet, abgestuft nach Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund. Die Naturschutz- und Erholungsansprüche in den Naherholungsschwerpunkten sind aufeinander abgestimmt.</p> |
| Landschaftsverbindungen und Vernetzung  | <p>Unter anderem dank des umgesetzten kantonalen Naturschutzkonzeptes, durchsetzen naturnahe und vielfältige Landschaftsstrukturen die Landschaftskammern und das Siedlungsgefüge des Talbodens. Sie verbinden als Elemente der ökologischen Vernetzung und Biodiversität die Talseiten in Ost-West-Richtung. Für die weiträumige Vernetzung sorgen die Wildtierkorridore und Vernetzungsachsen von nationaler, kantonaler oder regionaler Bedeutung als intakte talquerende Landschaftsverbindungen (Ökologische Infrastruktur). Im kleinräumigeren Kontext sorgen</p> |

| Element | Beschreibung |
|---|--|
| Geschützte Landschaft mit hoher Biodiversität  | <p>Querungsmöglichkeiten und Grünstrukturen für hindernisfreie Siedlungsgebiete. Die wichtigen Verbindungen sind räumlich gesichert.</p> <p>Natur- und Landschaftsschutzgebiete im Uferbereich, Talboden und in höheren Lagen sind vollumfänglich erhalten und gesetzlich konsequent geschützt. Weniger strukturreiche Landschaften wurden gezielt aufgewertet. Die Schutzmassnahmen werden im Einklang mit landwirtschaftlichen Interessen und dem naturnahen Tourismus erlassen. Dabei wird die Besucherlenkung auch mit der Umsetzung und dem Vollzug des Bike- und Wanderwegkonzepts sichergestellt.</p> |
| Strukturreiche Siedlungsränder / Grüngürtel  | <p>Die Siedlungsränder und Grüngürtel sind strukturreiche Übergänge von der Siedlung in die Natur- und Kulturlandschaft sowie zwischen der Talebene und den Hangflanken. Die verbindenden Grünräume sind durch Gehölzstrukturen oder biodiverse Vegetation aktiv gestaltet und erkennbar. Sie wirken als Auftakt in den Siedlungsraum und umgekehrt als weiche Übergangsbereiche in die Landschaft und den Naherholungsraum und tragen zum Erhalt der räumlichen Trennung der Ortschaften bei.</p> |
| Naturnahe Fliessgewässer  | <p>Um die Artenvielfalt zu erhalten und die Vernetzung sicherzustellen, wurde die Ökomorphologie der Gewässer an einigen Stellen aufgewertet. Der Gewässerraum kann somit seine natürlichen Funktionen, aber auch jene als Erholungsraum für Menschen und den Hochwasserschutz erfüllen.</p> |

5.3.3 Verkehr

| Element | Beschreibung |
|--|--|
| Drehscheiben (zentrale / regionale / lokale)  | <p>Die wichtigsten ÖV-Knoten der Agglomeration sind multimodale Drehscheiben. Verkehrsmittel sind hier optimal verknüpft. Es besteht ein kurzer und unkomplizierter Umstieg, was eine effiziente Verkehrsabwicklung unterstützt. Die Drehscheiben können nach Bedeutung und Ausstattung wie folgt unterschieden werden:</p> <p>Der Bahnhof Altdorf ist zentrale Drehscheibe im Kern der Agglomeration und strahlt Zentrumsfunktion über die gesamte Agglomeration hinaus aus. Es besteht ein umfassendes ÖV-Angebot inkl. Fernverkehr und hochwertigem Regionalverkehr mit Umstieg auf den Feinverteiler. Die Erreichbarkeit der Drehscheibe ist für den Fuss- und Veloverkehr optimiert. Der Zugang zur zentralen Drehscheibe für den motorisierten Individualverkehr wird mittels P+R-Anlage gewährleistet. Die Siedlungsentwicklung im Umfeld hat einen erhöhten Stellenwert, die gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist sichergestellt, wodurch zur Vermeidung des MIV-Wachstums beigetragen wird.</p> <p>Der Bahnhof Erstfeld ist regionale Drehscheibe mit relevantem lokalem und regionalem Einzugsgebiet. Es besteht ein dichtes ÖV-Angebot inkl. Fernverkehr und hochwertigem Regionalverkehr mit Umstieg auf den Feinverteiler. Durch die Lage der Drehscheibe im Zentrum von Erstfeld ist die verträgliche Verkehrsabwicklung zentral. Die Aufenthaltsqualität im Raum ist erhöht, die Erreichbarkeit ist für den Fuss- und Veloverkehr optimiert. Mittels P+R-Anlage wird der Zugang mit dem MIV gewährleistet, wodurch die Drehscheibe auch für die Siedlungsgebiete ausserhalb des Bus-Hauptkorridors zusätzlich an Bedeutung gewinnt.</p> <p>Die lokalen Drehscheiben stellen die Verknüpfung innerhalb des ÖV-Systems sicher und gewähren den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Sie sind attraktiv und funktional gestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr optimal erreichbar sowie verfügen über qualitative Abstellplätze für den Veloverkehr. Die lokalen Drehscheiben <i>«Zentrum» in Altdorf</i> und <i>«Amsteg Post»</i> sind auf den Umstieg Bus-Bus ausgelegt und fungieren als ÖV-Knoten zwischen den verschiedenen Regionen (Reusstal – Schächental und Reusstal – Maderanertal). Die lokale Drehscheibe <i>Flüelen</i> ist auf den Umstieg zwischen Bahn, Bus, Schiff und Veloverkehr ausgelegt und bietet lokal einen optimalen Zugang zum öffentlichen Verkehr.</p> |

| Element | Beschreibung |
|---|--|
| Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz  | <p>Die Wohnquartiere sind flächendeckend verkehrsberuhigt, was merklich die Verkehrssicherheit sowie die Lebensqualität erhöht. Zentrumsbereiche und Ortskerne sind in allen Siedlungstypen primär auf den Fussverkehr ausgerichtet und weisen entsprechend hohe Standards hinsichtlich Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit auf. Innerhalb der Siedlungsgebiete bestehen durchgängige, sichere und engmaschige Fuss- und Velowegnetze. Es bestehen Standards sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr. Die Infrastrukturen sind dementsprechend dimensioniert und ausgestaltet. Weiter besteht ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum.</p> |
| Velokorridor Agglomeration  | <p>Über die gesamte Agglomeration besteht ein Velowegnetz von überkommunaler Bedeutung, welches die Gemeinden erschliesst und Siedlungsgebiete untereinander verbindet. Das Velowegnetz ist primär auf den Alltagsverkehr (Arbeitsweg, Weg zum Einkaufen etc.) ausgerichtet und erschliesst die wichtigsten Quell- und Zielorte innerhalb der Agglomeration. Fokus wird dabei zusätzlich auf die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete gesetzt. Die Verbindungen sind sicher und attraktiv ausgestaltet und weisen einen hohen Ausbaustandard auf.</p> <p>Ergänzende Verbindungen verdichten das Velowegnetz auf regionaler sowie kommunaler Ebene und gewährleisten sichere Verbindungen auch abseits des Hauptkorridors.</p> |
| Bus-Hauptachse  | <p>Die Bus-Hauptachse bildet den wichtigsten Buskorridor innerhalb der Agglomeration ab. Sie erschliesst mindestens im Halbstundentakt – Viertelstundentakt im inneren Agglomerationskern – effizient den Siedlungsraum der Agglomeration und stellt die Verbindung in den Agglomerationskern sowie zur zentralen Drehscheibe sicher. Die Bus-Hauptachse konzentriert sich im dicht bebauten oder zur dichten Bebauung vorgesehenen Siedlungsgebiet, wo das Zusammenspiel zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine zentrale Rolle spielt. Entlang dieser Achsen nimmt der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eine übergeordnete Rolle ein.</p> <p>Die Hauptachse wird durch weitere Buskorridore ergänzt, welche der Feinerschliessung dienen und eine flächendeckende ÖV-Erschliessung mit Einbezug in die ländlichen Agglomerationsgemeinden sicherstellen. Die ÖV-Verbindungen sind attraktiv sowohl für den Pendler- als auch den Tourismusverkehr.</p> |
| Bahnkorridor mit Haltestelle  | <p>Die Bahnlinie bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung der Agglomeration und stellt die Verbindung über die Region hinaus sicher.</p> |
| Seilbahn mit Erschliessungsfunktion  | <p>Die Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion verbinden die höhergelegenen Siedlungen (Eggberge, Haldi bei Schattdorf) mit dem Talboden und sichern deren ganzjährige Erschliessung.</p> |
| Hauptachse (international – regional) mit Anschluss  | <p>Die Hauptachsen bilden das Rückgrat der strassengebundenen Erschliessung der Agglomeration (Bus und MIV). Sie stellen die Verbindungen innerhalb der Agglomeration sowie über die Grenzen hinaus sicher. Die Hauptachsen sind dabei nicht nur für die Agglomeration, sondern auch auf nationaler bzw. internationaler Ebene von zentraler Bedeutung. Die grosse Zahl an Halb- und Vollanschlüssen ermöglicht die Nutzung der Nationalstrasse als Umfahrungsstrasse. Der Verkehr wird so lang wie möglich auf den übergeordneten Strassen gebündelt geführt und abgewickelt, wodurch eine Entlastung der Siedlungen stattfindet. Vor allem der Durchgangsverkehr und der siedlungsfremde Verkehr wird über die Nationalstrasse geführt.</p> |
| Hauptachse (national – lokal)  | |

| Element | Beschreibung |
|--|--|
| Erschliessungsachse (regional – lokal)  | <p>Die Erschliessungsachsen verbinden die Siedlungsgebiete innerhalb der Agglomeration untereinander und stellen die Erschliessung regional sicher (ÖV, Fuss- und Veloverkehr und MIV). Zudem fungieren sie als Zubringer zu den Hauptachsen. Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs sind die Siedlungsgebiete bzw. Erschliessungsachsen vom Durchgangsverkehr weitgehend befreit. Die Erschliessungsachsen sind siedlungsverträglich gestaltet und wenn nötig temporeduziert. Vor allem in den (Wohn-) Quartieren steht die Verkehrssicherheit und die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden im Fokus.</p> |
| Aufgewertete Strassenräume  | <p>Die Strassenräume in den Siedlungszentren und Ortskernen sind umfeld- und umweltverträglich gestaltet. Die Strassen sind nicht nur auf den motorisierten Verkehr, sondern auch auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet und übernehmen eine Aufenthaltsfunktion. Die Strassenräume weisen daher eine hohe Aufenthaltsqualität auf, die Trennungswirkung ist minimiert. Vor allem im Zentrum steht der Fussverkehr im Fokus. Die Verkehrssicherheit ist für alle Raumnutzenden gewährleistet.</p> |

5.4 Ziele

Für die weitere Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr setzt sich die Agglomeration Unteres Reusstal folgende Ziele.

5.4.1 Siedlungsentwicklung

| Zielsetzung | Beschreibung |
|--|---|
| Kompakte und hochwertige Siedlungen | Die Agglomeration besteht aus kompakten, qualitativ hochwertigen Siedlungen. |
| Schlüsselareale entwickeln | Das Entwicklungspotential der Schlüsselareale ausserhalb der Ortskerne – aber an gut erschlossenen Lagen – wird ausgeschöpft. |
| Ortsbildqualitäten erhalten | Die bestehenden Ortsbildqualitäten werden erhalten und gestärkt. |
| Konzentration auf gut mit ÖV erschlossene Lagen | Grössere und dichtere Überbauungen befinden sich an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. |
| Hohe Aufenthaltsqualität | Der öffentliche Raum ist attraktiv, naturnah und nutzergerecht gestaltet, lädt zu generationenübergreifenden Begegnungen ein und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Grün- und Freiräume (z.B. Landschaftsinseln, Parks, Spielplätze, Plätze) innerhalb des Siedlungsgebietes sind qualitativ hochwertig gestaltet und verbessern die ökologische Vernetzung. |
| Siedlungsökologie, Siedlungsklima und Biodiversität fördern | Das Siedlungsgebiet (bebauter und unbebauter Raum) trägt zur Verbesserung der Siedlungsökologie, des Siedlungsklimas und der Biodiversität bei. |
| Lebendige Ortskerne | Die Ortskerne sind lebendig und verfügen über ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an öffentlichen und privaten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen, Detailhandel). Sie erfüllen ihre Zentrumsbeziehungsweise Versorgungsfunktion. Nicht unmittelbar in der Nähe vorhandene Dienstleistungen und Angebote sind gut mit dem ÖV oder dem Velo erreichbar. |
| Attraktive Arbeitsplatzgebiete | Die Agglomeration verfügt über attraktive Arbeitsplatzgebiete, die direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind und gut mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV erschlossen sind. |
| Abstimmung der Arbeitsplatzgebiete | Die verschiedenen Arbeitsplatzgebiete sind gut aufeinander abgestimmt und ergänzen sich im Sinne eines regionalen Arbeitsplatzgebietes. |

5.4.2 Landschaftsentwicklung

| Zielsetzung | Beschreibung |
|--|---|
| Bodenverbrauch minimieren | Die Landschaftskammern sind geprägt von unverbauten Landwirtschaftsgebieten, welche das verbindende Element des Talbodens darstellen. Die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen und landwirtschaftlichen Nutzflächen sichert die Grundlage für die produzierende Landwirtschaft. Der Bodenverbrauch wird an den Rändern zur Siedlung minimal gehalten. |
| Raum für Vernetzungsstrukturen sichern und Qualität fördern | Die Agglomeration verfügt sowohl innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsgebiets über vielseitige und ökologisch wertvolle Vernetzungsstrukturen für Flora und Fauna. |
| Griffige Schutzmassnahmen | Die Biotope und Landschaftsschutzgebiete sind intakt und bleiben dank griffigen Schutzmassnahmen ungeschmälert erhalten. Sie halten dem ansteigenden raumplanerischen, landwirtschaftlichen, industriell/gewerblichen und touristischen Druck stand. |
| Siedlungsränder und Grüngürtel berücksichtigen | Siedlungsränder und Grüngürtel werden als Übergangselemente zwischen Siedlungsraum und Landschaft beziehungsweise Waldrand in der Raumplanung und bei Bauprojekten integral berücksichtigt. |
| Gewässer aufwerten | Gewässer in naturfremdem Zustand sind, wenn möglich, aufgewertet, wovon der Hochwasserschutz, der natürliche Gewässerhaushalt, die Artenvielfalt und die Naherholungsqualität profitieren. |
| Druck auf Natur aus Naherholung reduzieren | Naherholungsgebiete sind gut erreichbar und bieten Raum für eine naturverbundene Naherholung und einen nachhaltigen Tourismus, ohne dabei Druck auf den Naturraum und das Kulturland auszuüben. |

5.4.3 Verkehrsentwicklung

| Zielsetzung | Beschreibung |
|---|--|
| Erschliessung gewährleisten | Die Erschliessung innerhalb der Agglomeration sowie die Verbindung über die Agglomeration hinaus ist gewährleistet. |
| Verlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr | Wo möglich und zweckmässig ist der Verkehr vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert. |
| Hohe Verkehrssicherheit | Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch. |
| Strassenräume siedlungsorientiert gestaltet | Die Strassenräume im Siedlungsgebiet sind attraktiv und durchlässig gestaltet sowie auf alle Verkehrsteilnehmenden und Raumnutzenden ausgerichtet. Vor allem in den Ortskernen und Wohnquartieren bieten die Strassenräume eine hohe Aufenthaltsqualität. |
| Fusswegnetz unterstützt Verlagerung | Das Fusswegnetz mit seiner Infrastruktur ist flächendeckend, sicher, attraktiv und für alle hindernisfrei nutzbar. |
| Velowegnetz unterstützt Verlagerung | Das Velowegnetz mit seiner Infrastruktur ist durchgehend, sicher und attraktiv und wird wo möglich direkt sowie auf einer separaten Infrastruktur geführt |
| ÖV-System unterstützt Verlagerung | Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt für kurze Reisezeiten innerhalb der Agglomeration und attraktive Anbindungen an den Fernverkehr. Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV ist hoch und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen sowie deren Ausgestaltung gut. |
| Multimodalität fördern | Die Multimodalität wird gefördert und der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ist benutzerfreundlich und hindernisfrei. Die multimodalen Verkehrsdrehscheiben und ihr Umfeld werden entsprechend den Bedürfnissen der Nutzergruppen sowie dem Potential ausgestaltet und angebunden. |
| Auswirkungen des MIV minimieren | Der motorisierte Verkehr wird so lange wie möglich auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt geführt und abgewickelt, wodurch das Siedlungsgebiet und v. a. die Ortszentren vom Durchgangsverkehr befreit werden. Der Verkehr innerorts wird siedlungsverträglich abgewickelt, die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet sind minimiert. |
| Zweckmässiger ruhender Verkehr | Der ruhende Verkehr ist konzentriert und verträglich im Raum angeordnet. Die Erstellung sowohl privater als auch öffentlicher Parkplätze ist zweckmässig, die Parkierungsvorgaben privater Parkplätze sind an die Lage und die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr angepasst. Die öffentlichen Parkplätze werden zweckmässig zeitlich und monetär bewirtschaftet. Es besteht ein koordiniertes Parkplatzbewirtschaftung über die gesamte Agglomeration. |
| Güter- und Werkverkehr auf übergeordnetem Netz | Der Güter- und Werkverkehr wird so lang wie möglich über das übergeordnete Strassennetz geführt und direkt in die Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete geführt. |
| Neue Mobilitätsformen nutzen | Neue Mobilitätsformen und Technologien sowie die Fortschritte der Digitalisierung werden genutzt, um den Verkehr möglichst ressourcenschonend und energieeffizient abzuwickeln. |

5.5 Ziele nach MOCA-Indikatoren

Die Agglomeration setzt sich darüber hinaus Ziele für die Entwicklung der Agglomeration gemäss den fünf Indikatoren des Monitorings und Controlling der Agglomerationsprogramme (MOCA).

Die Festlegung quantitativer Ziele wird vom Bund gefordert, erweist sich insbesondere beim Modal Split (MOCA 1) und bei den Unfällen (MOCA 2) als äusserst herausfordernd. Die Datenlage beim Modal Split ist aufgrund der kleinen Stichprobe im MZMV und der Prägung durch Covid-19 im Jahr 2021 wenig aussagekräftig. Die Unfallrate kann schon bei wenigen zusätzlichen Unfällen stark ausschlagen und ist durch äussere Faktoren¹⁹ beeinflusst.

Aus Sicht der Trägerschaft erscheinen die gesetzten Ziele vor diesem Hintergrund – und auch aufgrund der besonderen Voraussetzungen der kleinen Agglomeration im Berggebiet mit stark ländlich geprägten Gemeinden in Perimeter und Umland sowie der generell peripheren Lage der Agglomeration – als ambitioniert.

Im Hinblick auf die Erreichung des Netto-Null-Ziels 2050 gemäss Kantonalem Klimaschutzkonzept wird künftig insbesondere beim Modal-Split ein ehrgeizigeres Ziel angestrebt. In der 5. Generation wird jedoch das Ziel der 4. Generation (50%) aus den obigen Gründen beibehalten und soll in der 6. Generation erneut geprüft werden.

Bei den Unfällen wird das Ziel gegenüber der 4. Generation leicht ambitionierter formuliert. Bei der ÖV-Erschliessung wurde das für 2040 definierte Ziel weitgehend erreicht bzw. teilweise sogar übertroffen. Die Herausforderung besteht vielmehr darin, das bestehende Angebot angesichts der angespannten finanziellen Rahmenbedingungen (Sparmassnahmen des Bundes und herausfordernder Finanzhaushalt beim Kanton) zu erhalten.

¹⁹ Z.B. nationale Entwicklungen (Gesetzgebung bei Motorrad-Führerausweisen), Wetterlage im Sommer an Wochenenden (Aufkommen von Motorrädern und Velos bei Alpenpässen)

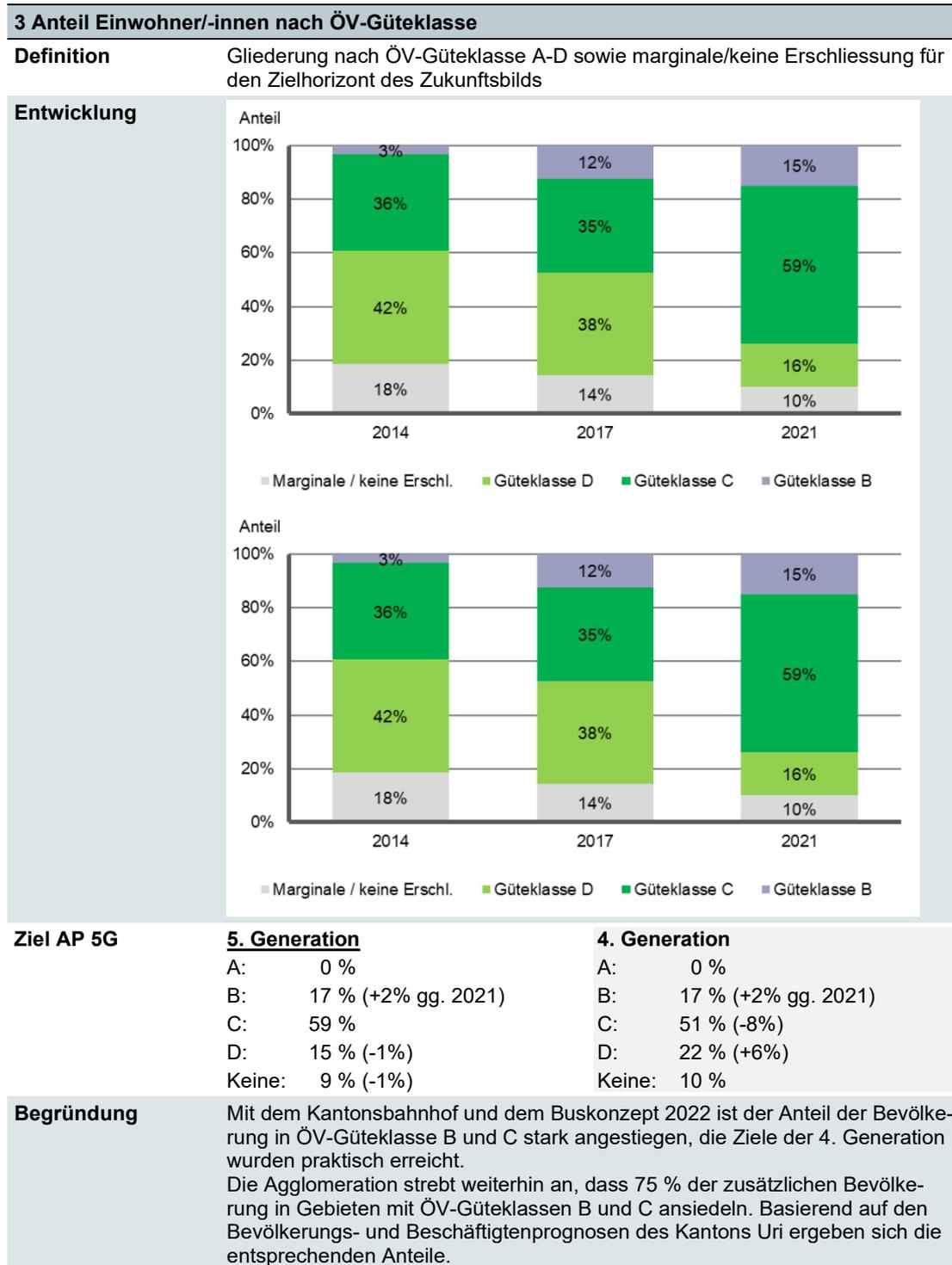
5.5.1 MOCA 1: Modal-Split

| 1 Modal Split | |
|--|--|
| Definition | Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds |
| Entwicklung | 2010: 65.3 % 2015: 55.4 % 2021: 75.2 % (geprägt von Covid19, Agglomeration schätzt den Anteil im Jahr 2023 zwischen 60% und 70% ein) |
| Ziel AP 5G | 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 im MZMV nicht verlässlich ist. Die Stichprobe kann von aktuell rund 300 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 % (wie 4. Generation) <i>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.</i> |

5.5.2 MOCA 2: Unfälle

| 2 Unfälle | |
|--------------------|--|
| Definition | Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassennetzes) pro 1'000 (Einwohnerinnen + 0.5 Arbeitsplätze) für den Zeithorizont des Zukunftsbilds |
| Entwicklung | 2014: 1.18 Unfälle / 1'000 (EW+BE) 2017: 1.19 Unfälle / 1'000 (EW+BE) 2021: 1.45 Unfälle / 1'000 (EW+BE) |
| Ziel AP 5G | 2040: < 1.0 Unfälle / 1'000 (EW+BE) (4. Generation: 1.1) |
| Begründung | Die Agglomeration strebt an, dass die Zahl der Unfälle pro Einwohner/Arbeitsplatz reduziert wird. Aufgrund der erwarteten Zunahme des Verkehrsaufkommens mit E-Bikes und FäG sowie der veränderten Altersstruktur ist dies eine ambitionierte Zielsetzung. |

5.5.3 MOCA 3: Anteil Einwohner/-innen nach ÖV-Güteklasse



5.5.4 MOCA 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse

| 4 Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|---------------------------|--------------|--------------|--------------|---------|---------|------------------------|---------|------------------------|------------|---------------------------|-----|-----|-----|------|----|-----|-----|-----|
| Definition | Gliederung nach ÖV-Güteklasse A-D sowie marginale/keine Erschliessung für den Zielhorizont des Zukunftsbilds | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entwicklung | <table border="1"> <caption>Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Marginale / keine Erschl.</th> <th>Güteklasse D</th> <th>Güteklasse C</th> <th>Güteklasse B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>14%</td> <td>38%</td> <td>34%</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>10%</td> <td>31%</td> <td>27%</td> <td>32%</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>8%</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>32%</td> </tr> </tbody> </table> | Jahr | Marginale / keine Erschl. | Güteklasse D | Güteklasse C | Güteklasse B | 2014 | 14% | 38% | 34% | 14% | 2017 | 10% | 31% | 27% | 32% | 2021 | 8% | 20% | 40% | 32% |
| Jahr | Marginale / keine Erschl. | Güteklasse D | Güteklasse C | Güteklasse B | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | 14% | 38% | 34% | 14% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017 | 10% | 31% | 27% | 32% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2021 | 8% | 20% | 40% | 32% | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ziel AP 5G | <table border="0"> <tr> <td>5. Generation</td> <td>4. Generation</td> </tr> <tr> <td>A: 0 %</td> <td>A: 0 %</td> </tr> <tr> <td>B: 32 %</td> <td>B: 32 %</td> </tr> <tr> <td>C: 44 %</td> <td>C: 44 % (+4% gg. 2021)</td> </tr> <tr> <td>D: 18 %</td> <td>D: 18 % (-2% gg. 2021)</td> </tr> <tr> <td>Keine: 6 %</td> <td>Keine: 6 % (-2% gg. 2021)</td> </tr> </table> | 5. Generation | 4. Generation | A: 0 % | A: 0 % | B: 32 % | B: 32 % | C: 44 % | C: 44 % (+4% gg. 2021) | D: 18 % | D: 18 % (-2% gg. 2021) | Keine: 6 % | Keine: 6 % (-2% gg. 2021) | | | | | | | | |
| 5. Generation | 4. Generation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A: 0 % | A: 0 % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B: 32 % | B: 32 % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C: 44 % | C: 44 % (+4% gg. 2021) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D: 18 % | D: 18 % (-2% gg. 2021) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Keine: 6 % | Keine: 6 % (-2% gg. 2021) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Begründung | <p>Mit dem Buskonzept 2022 stieg der Anteil an Beschäftigten in ÖV-Güteklasse C stark an, während er in der Güteklasse D zurückging. Die Ziele der 4. Generation sind gemäss den Zahlen 2021 praktisch erreicht.</p> <p>Die Agglomeration strebt weiterhin an, dass sich 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.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

5.5.5 MOCA 5: Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

| 5 Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen | |
|---|--|
| Definition | Anzahl Einwohnerinnen und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch und Zentrumszonen für den Zeithorizont des Zukunftsbilds |
| Entwicklung | 2012: 68.6 (EW+VZÄ) / ha 2017: 70.2 (EW+VZÄ) / ha 2022: 71.0 (EW+VZÄ) / ha |
| Ziel AP 5G | 2040: 75 (EW+VZÄ) / ha (wie 4. Generation) |
| Begründung | Es wird eine Fortschreibung des bisherigen Trends angestrebt. |

6 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus der Differenzbetrachtung zwischen Ist-Situation, Trend und Zukunftsbild. Der Handlungsbedarf kann dabei als sehr vielfältig bezeichnet werden.

Die einzelnen Punkte zum Handlungsbedarf wurden von der Trägerschaft im Rahmen der durchgeführten partizipativen Prozesse priorisiert (vgl. Kapitel 3.4). Die Priorisierung sagt aus, welche Relevanz der Handlungsbedarf für die 5. und 6. Generation des AP hat (hoch, mittel, tief, keine). Ein hoher Handlungsbedarf soll mit mindestens einer Massnahme im A- oder B-Horizont angegangen werden, oder mit einer gleichwertigen Eigenleistung / Sofortmassnahme.

Dabei wird berücksichtigt, dass die Agglomeration aufgrund der Kombination aus städtisch anmutenden Gebieten im Kern und ländlich geprägten Räumen im Umfeld, sehr heterogen ist, auch was die verkehrs-, umwelt- und raumpolitischen Voraussetzungen und Ziele angeht. Die typischen Herausforderungen der Berggebiete und von internationalen Transitachsen widerspiegeln sich in der Politik. Diese Heterogenität und Prägung zeigt sich immer wieder in nationalen Volksabstimmungen (z.B. Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen [2024], kantonale Energieverordnung [2024], Klima- und Innovationsgesetz [2023]). Auch das Agglomerationsprogramm muss deshalb auf die Anliegen und Prioritätensetzung der unterschiedlichen Raumtypen angemessen Rücksicht nehmen.

Einige Aspekte des Handlungsbedarfs werden im vorliegenden Agglomerationsprogramm nicht mehr als hoch priorisiert, auch wenn sie aus Sicht der Trägerschaft wichtig sind. Dazu zählen Teile des Handlungsbedarfs, die mit Massnahmen im A-Horizont der 3. und 4. Generation aufgenommen wurden, wie beispielsweise der Ausbau des Velowegnetzes. Weiter wird mit dem kantonalen Klimaschutzkonzept (KLUR) der Handlungsbedarf im Mobilitätsmanagement, der Parkierung sowie der Förderung der Elektromobilität aufgegriffen. Der Handlungsbedarf beim Tourismus- und Freizeitverkehr, der insbesondere an den Sommerwochenenden und Feiertagen hoch ist, wird laufend im Rahmen des Verkehrsmanagements an der Schnittstelle zu den Nationalstrassen gemeinsam mit dem ASTRA optimiert.

6.1 Siedlung

| Handlungsbedarf Siedlung | Priorisierung |
|--|--------------------|
| <p>Verdichtungspotentiale ausschöpfen und Schlüsselareale entwickeln</p> <p>Die Zahl der Einwohner und Beschäftigten pro Hektar überbaute Bauzone hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Der Zielwert für das Jahr 2040 ist jedoch noch nicht erreicht. Darum soll die Agglomeration weiter verdichtet werden. Gleichzeitig ist die Bauzonenauslastung in allen Gemeinden der Agglomeration hoch, teilweise sogar über 100%. Grössere Innenentwicklungsflächen und Baulücken an guten bis sehr guten Lagen verbleiben nur noch wenige.</p> <p>Erste Priorität zur Schaffung der Voraussetzung für weiteres Wachstum bzw. Verdichtung sollte die Schliessung der verbleibenden Baulücken, die Verdichtung im Bestand und die Transformation der Schlüsselareale sein. Neueinzonungen sind nur zurückhaltend und an gut mit ÖV und Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lagen sowie unter Beibehaltung eines kompakten Siedlungskörpers vorzusehen. Bei der Verdichtung ist die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.</p> | <p>Hoch</p> |

| Handlungsbedarf Siedlung | Priorisierung |
|--|---------------|
| <p>Arbeitsplatzgebiete aufeinander abstimmen und profilieren</p> <p>Die Arbeitsplatzgebiete Schattdorf / Bürglen, Erstfeld / Gygen und Amsteg (inkl. Plattischachen, Gurtellen) weisen ähnliche Voraussetzungen bzgl. Erschliessung, Reserveverfügbarkeit, Unternehmensstrukturen auf. Es besteht die Gefahr, dass sich diese aufgrund der teilweise fehlenden Profilierung gegenseitig konkurrenzieren.</p> <p>In der Folge besteht die Gefahr, dass die Arbeitsplatzentwicklung in Gewerbe und Industrie nicht wie angestrebt hauptsächlich in den ESP Arbeitsplatzgebieten stattfindet. Dem gilt es entgegenzuwirken, damit eine bedarfsgerechte Arbeitsplatzentwicklung in der gesamten Agglomeration stattfinden kann.</p> <p>Die Entwicklungsschwerpunkte im Bereich Arbeiten sollen besser profiliert und aufeinander abgestimmt sein. Dazu ist eine Gesamtbetrachtung über alle Arbeitsplatzgebiete hinweg notwendig. Dies ermöglicht das Herausbilden eines regionalen, koordinierten Arbeitsplatzgebiets über den gesamten Agglomerationsperimeter. Das Profil und die Entwicklung der einzelnen Arbeitsplatzgebiete sollen in einer gemeinsamen Strategie erarbeitet werden, wobei die Positionierung und Entwicklung eine kommunale Aufgabe bleibt.</p> | Hoch |
| <p>Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern</p> <p>Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum muss gesteigert werden. Insbesondere öffentliche Plätze sind klimaangepasst, verkehrsberuhigt und generationengerecht zu gestalten. Bei siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten und wichtigen Verbindungsstrassen ist auf eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums zu achten.</p> <p>Wichtig sind die Vernetzung und Durchlässigkeit der einzelnen Frei- und Grünräume. Diese gilt es auszubauen. Dies stärkt die Wohnqualität, die Resilienz gegenüber Klimaänderungen und die ökologische Vernetzung und Biodiversität im Siedlungsgebiet.</p> | Mittel-Hoch |
| <p>Ortskerne beleben</p> <p>In mehreren Gemeinden der Agglomeration stehen die Ortskerne in Bezug auf ihre Zentrums- und Versorgungsfunktion unter Druck. Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit eine vielseitige und publikumsorientierte Nutzung der Ortskerne gefördert wird. Die Ortskerne sollen als Begegnungsorte für alle Generationen funktionieren. Dabei ist auf eine Stärkung von identitätsstiftenden Elementen zu achten.</p> <p>Ein besonderer Fokus gilt dem Erhalt und der Stärkung der Ortsbildqualitäten. Durch das ISOS-Inventar geschützte Ortsbilder sollen als Chance für die Weiterentwicklung der Ortskerne wahrgenommen werden. Im Umgang mit dem Inventar sollen alle beteiligten Akteure (Behörden, Grundeigentümer, Investoren etc.) in den Entwicklungsprozess miteinbezogen werden.</p> | Mittel-Hoch |
| <p>Siedlungsökologie und Siedlungsklima verbessern</p> <p>Siedlungsökologischen und -klimatischen Aspekten wurde bei der bisherigen Siedlungsentwicklung zu wenig Beachtung geschenkt. Überwiegend versiegelte Flächen im öffentlichen Raum sowie das Fehlen von grünen und vernetzenden Elementen zeugen davon. Auch fehlen bisher Indikatoren, mit denen die Siedlungsökologie gemessen und bewertet werden kann.</p> <p>Der Siedlungsökologie soll – insbesondere in dicht bebauten Gebieten – bei der weiteren Entwicklung der Agglomeration vermehrt Gewicht gegeben werden. Es ist auf eine naturnahe Gestaltung der Siedlungsräume zu achten, Böden sind wo möglich zu entsiegeln, und die Grünräume sollen miteinander vernetzt sein.</p> | Mittel |

6.2 Landschaft

| Handlungsbedarf Landschaft | Priorisierung |
|--|---------------|
| <p>Vernetzung fördern</p> <p>In der Naturschutzkonzeption, welche als Massnahme des AP4G umgesetzt wurde, ist ein Konzept zur ökologischen Infrastruktur integriert. Die darin vorgegebenen Landschaftsverbindungen und Vernetzungsräume sind in die weitere Planung der Verkehrsmassnahmen der AP 5G und 6G zu integrieren. Die Umsetzung der Naturschutzkonzeption muss gesamthaft mit den nötigen personellen und finanziellen Ressourcen sichergestellt werden.</p> <p>Innerhalb der strukturarmer/intensiv bewirtschafteten Landschaftskammern und dem Naturraum des Talbodens sind Barrieren zu beseitigen sowie bestehende Korridore und Strukturen aufzuwerten, zu ergänzen und richtig zu unterhalten. Dies kann durch eine Optimierung der Vernetzungsprojekte in der Kulturlandschaft und/oder eine hohe Priorisierung und Unterstützung des Landschaftsqualitätsprojektes Uri erfolgen.</p> <p>Um die Ost-West Vernetzung sicherzustellen, welche durch Reuss und Autobahn/Zugstrecke unterbrochen ist, müssen die Talquerungen aufgewertet werden. Grosse Handlungsbedarf liegt in den Siedlungen als grosse ökologische Hindernisse mit zentralem Vernetzungspotenzial. Im Siedlungsraum sind biodiverse Trittsteine zu schaffen.</p> | Hoch |
| <p>Natur- und Landschaftsschutz sicherstellen</p> <p>Die Vielzahl an Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten muss aktiv vor dem ansteigenden raumplanerischen, landwirtschaftlichen, industriell/gewerblichen und touristischen Druck geschützt werden.</p> <p>Der Handlungsbedarf liegt im Erhalt von Lebensräumen bedrohter Arten, seltener Biotope und strukturreicher Kulturlandschaften. Nicht geschützte Naturwerte müssen identifiziert und konsequent geschützt werden. Vorhandene Defizite und Schwachstellen sind durch regelmässige Erfolgskontrollen aufzuspüren und dann zu beheben. Die Umsetzung basiert auf der im Rahmen des AP4G erarbeiteten Naturschutzkonzeption mit integriertem Konzept zur ökologischen Infrastruktur, welches sich noch in Erarbeitung befindet.</p> | Hoch |
| <p>Siedlungsränder und Grüngürtel gestalten</p> <p>Zum heutigen Zeitpunkt sind die Siedlungsränder im Unteren Reusstal vielerorts harte Grenzen zwischen Bebauungsrand und angrenzender Landschaft.</p> <p>Der Handlungsbedarf wurde bereits in der kantonalen Richtplanung und als Anweisung bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder erkannt. Er liegt darin, die Siedlungsränder des Unteren Reusstal in ihren Typologien und Öffentlichkeitsgraden zu erkennen und bezüglich Durchlässigkeit, Ästhetik und repräsentativen Ausstrahlung aufzuwerten. Als Übergangselement wird die Siedlungsrändergestaltung von Seiten Siedlung wie auch Landschaftskammer und Waldzungen/Waldrand angedacht.</p> | Hoch |
| <p>Strukturreichere Landschaftskammern</p> <p>Der Handlungsbedarf in den Landschaftskammern des Talbodens liegt darin, Siedlungsentwicklung, Infrastrukturvorhaben, intensive Landwirtschaft und Naherholung aufeinander abzustimmen.</p> <p>Die Landschaft ist der starken baulichen Dynamik ausgesetzt, womit die überbaute Fläche fortlaufend wächst. Diesem Trend muss durch Vernetzungsprojekte in der Landwirtschaft und die Abstimmung der Nutzungsplanung auf landschaftlich wertvolle Flächen entgegen werden. Der Fokus liegt auf den Rändern der Kulturlandschaft. Das AP4G hat die Erarbeitung einer Landschaftskonzeption bewirkt. Deren Handlungsfelder sind ab der Genehmigung und Publikation in wirkungsvolle Massnahmen umzuwandeln.</p> | Mittel |
| <p>Gewässer ökologischer gestalten</p> <p>Einige Gewässerabschnitte sollen zur Verbesserung der Ökomorphologie revitalisiert werden. Weiterer Handlungsbedarf besteht darin, Gewässerräume extensiv zu bewirtschaften und mosaikartig zu gestalten.</p> <p>Mittels Gewässeraufweitungen und -revitalisierungen ist die aquatische Vernetzung von Gewässerabschnitten und die Schaffung von Trittsteinbiotopen sicherzustellen.</p> | Mittel |

| Handlungsbedarf Landschaft | Priorisierung |
|---|---------------|
| <p>Naturverträgliche Naherholungsschwerpunkte</p> <p>In der Minimierung der Nutzungskonflikte zwischen Naturwert und Erholungsnutzung besteht zusätzlich zur «Unterschutzstellung» Handlungsbedarf in der Sensibilisierung der Bevölkerung. 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, welche in der 4. Generation konkretisiert wurden und in Umsetzung sind. Zudem existiert im Bereich Reussdelta die Reussdeltakommission, welche sich für den Naturschutz im Erholungsgebiet einsetzt und aktiv sensibilisiert. Diese Naherholungsschwerpunkte zusätzlich der Isleten und dem Selderboden sollen weiterhin attraktive Naherholungsschwerpunkte des Unteren Reusstals darstellen und die Besucherströme bündeln / aktiv lenken. Betreffend Bike- und Wanderwege ist bei der zuständigen Fachstelle eine Planung im Gange, welche es zukünftig wirkungsvoll zu verankern gilt. Im restlichen Talboden und in höheren Lagen sind Erholungssuchende in Schutzgebieten durch gezielte Besucherlenkung und generelle Sensibilisierung bei Wanderwegen geschickt zu lenken.</p> | Mittel |

6.3 Verkehr

Um den heutigen Zustand auf die Zielsetzung auszurichten wird der Handlungsbedarf bestimmt. Dieser wird priorisiert, um Schwerpunkte zu bilden und die finanziellen und personellen Ressourcen gezielt und somit effizient einzusetzen. Die finanzielle Situation der Agglomeration macht dabei auch beim Verkehr ein schonender Umgang mit den finanziellen Mitteln nötig, welcher die Basis für die künftige Verkehrsplanung der Agglomeration bildet.

Bei der **Verlagerung des Modal-Splits** bzw. die Reduktion des MIV-Anteils besteht ein übergeordneter Handlungsbedarf. Ein hoher MIV-Anteil führt zu negativen Auswirkungen im Raum sowie auf der Strasse (u.a. Verkehrsunfälle, Schadstoffimmissionen). Der MIV-Anteil an der Tagesdistanz ist nach wie vor hoch – trotz Innenentwicklung, vermehrtem Home-Office, Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr und Verbesserung des Velowegnetzes in den letzten Jahren – und das gesetzte Ziel wurde bisher nicht erreicht. Dies liegt auch daran, dass der motorisierte Individualverkehr aufgrund seiner hohen Flexibilität, den teilweise weiten Distanzen, der Topografie und den im Vergleich oft tieferen Fahrzeiten nach wie vor viele Vorteile aufweist. Zudem lenkt die demnächst eröffnete West-Ost-Verbindung den Verkehr zwar auf das übergeordnete Strassennetz, führt aber nicht per se zu weniger Verkehr bzw. einem tieferen MIV-Anteil.

Die nach der Eröffnung der WOV und später mit dem Halbanschluss Altdorf Süd entstehende Neuorganisation des Verkehrsnetzes bietet die Chance, die dem noch hohen Modal Split-Anteil des MIV zugrundeliegenden Herausforderungen anzugehen. Dieser Handlungsbedarf ist nachfolgend nach Themen aufgeführt und priorisiert. Die Priorisierung ist dabei wie einleitend in Kapitel 6 beschrieben beeinflusst durch die politischen und finanziellen Rahmenbedingungen sowie die bereits in AP 3G / 4G und im Klimaschutzkonzept enthaltenen Massnahmen.

| Handlungsbedarf Verkehr | Priorisierung |
|--|---------------|
| <p>Verkehrssicherheit</p> <p>Die Zahl an Verunfallten pro 1'000 Einwohnende und Beschäftigte ist in der Agglomeration über die letzten Jahre gestiegen. Dabei spielt unter anderem der hohe MIV-Anteil am Modal Split eine Rolle, wahrscheinlich aber auch der wachsende Anteil an fahrzeugähnlichen Geräten, Pedelecs und E-Bikes.</p> <p>Vor allem entlang der Kantonsstrassen ist es in den letzten Jahren zu zahlreichen Unfällen gekommen, wobei mehrere Unfallhäufungspunkte für den Fuss- wie auch den Veloverkehr identifiziert werden konnten. Mangelhafte oder fehlende Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsbelastung reduzieren die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden weiter und senken damit auch die Attraktivität der Nutzung dieser Verkehrsmittel.</p> | Hoch |
| <p>Fussverkehr</p> <p>Die Fussverkehrsinfrastrukturen weisen vor allem entlang der Hauptverkehrsstrassen diverse Schwachstellen auf. Fussverkehrsinfrastrukturen wie Längsverbindungen und Querungsstellen sind oftmals mangelhaft oder fehlen gänzlich. Zahlreiche Schwachstellen konnten bei den Bushaltestellen festgestellt werden. Dabei sind häufig die Warteräume der Haltestellen zu schmal ausgestaltet, was zu Konflikten mit vorbeigehenden Fussgängerinnen führt. Weiter fehlt an mehreren Haltestellen eine Querungsstelle, um die Haltekanten in beide Richtungen sicher zu erreichen. Dies schränkt die Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fussverkehr ein. Mangelhafte und unattraktive Infrastrukturen sowie Netzlücken reduzieren ausserdem die Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Fussverkehrsnetz, was</p> | Hoch |

| Handlungsbedarf Verkehr | Priorisierung |
|--|---------------|
| <p>Auswirkungen auf die Attraktivität und nachfolgend den Fussverkehrsanteil hat. Innerhalb der Siedlungsgebiete ist bei Bau- oder Sanierungsprojekten darum auf die Sicherung oder Herstellung eines feinmaschigen Wegnetzes für den Fussverkehr hinzuwirken.</p> | |
| <p>ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Arbeitsplatzgebiete, ESP</p> <p>Aktuell sind die Arbeitsplatzgebiete und Entwicklungsschwerpunkte nur am Rande mit dem ÖV erschlossen. Im Hinblick auf die geplanten Entwicklungsabsichten der Gebiete und dem daraus resultierenden Mehrverkehr ist die Verbesserung der ÖV-Erschliessung bzw. des ÖV-Angebots der Entwicklungsschwerpunkte zentral. Die Wirtschaftlichkeit sowie die Einbindung neuer Angebote in die bestehende Netzstruktur bleibt dabei eine Herausforderung.</p> | Hoch |
| <p>Multimodalität / Wichtige Umsteigeknoten</p> <p>Im Rahmen des Konzept Verkehrs-drehscheiben Kanton Uri wurden Drehscheiben typologisiert und jeweilige Anforderungen an die Drehscheiben gemäss Typ und Funktion definiert. Weiter wurden Defizite der aktuellen Ausgestaltung der Drehscheiben ermittelt und Empfehlungen zur Verbesserung ausgearbeitet.</p> <p>Die in der Agglomeration bestehenden Drehscheiben weisen Defizite in der Ausgestaltung (v.a. hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Infrastruktur wie Warteräume und Bushaltekanten) sowie hinsichtlich der Zugänglichkeit (Fussverkehr und Veloverkehr) auf. Defizite in der Ausgestaltung sowie Erreichbarkeit der Drehscheiben schränken das Potential von multimodalen Wegketten ein. Umstiege sind je nach Ausgestaltung unattraktiv oder gar nicht gegeben.</p> | Hoch |
| <p>Verkehrsabwicklung MIV / Verkehrslenkung und Dosierung / Verkehrsmanagement</p> <p>Mit der Inbetriebnahme der WOV sowie des Halbanschlusses Altdorf Süd (ca. 2029) findet eine räumliche Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz statt, was vorwiegend die Flüelerstrasse sowie die Gott-hardstrasse durch Altdorf verkehrlich entlastet. Flankierende Massnahmen (u.a. Verkehrsberuhigung) lenken den Verkehr zusätzlich und entlasten die Zentren weiter.</p> <p>Auf bestimmten Strassenabschnitten des untergeordneten Netzes wie der Attinghauser- oder Dorfstrasse nimmt die Verkehrsmenge gemäss Verkehrsmodell aufgrund des verbleibenden Durchgangsverkehrs und des veränderten Quell-Ziel-Verkehrs möglicherweise zu.</p> <p>Ebenfalls stark belastet sein werden im neuen System die Kreisel beim Wysshus sowie die Autobahn A2 bzw. in der Übergangsphase bis zur Eröffnung des Halbanschlusses Altdorf Süd die Umfahrung Industriestrasse.</p> | Hoch |
| <p>Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss</p> <p>Der Zugang für den Fussverkehr ist bei zahlreichen Haltestellen ungenügend. Fehlende und ungesicherte Warteräume sowie Querungsmöglichkeiten zu den Haltestellen beeinträchtigen die Zugänglichkeit (vgl. auch Punkt «Fussverkehr»). ÖV-Haltestellen sind für den Fussverkehr aus den Quartieren heraus direkt zu erschliessen, Umwege sollen vermieden werden.</p> | Hoch |
| <p>Gestaltung Strassenräume</p> <p>Die Strassenräume im Siedlungsgebiet sind nach wie vor stark verkehrsorientiert gestaltet, wobei vor allem in den Ortskernen und Wohnquartieren die Strassenräume wichtige Lebensräume darstellen und zentrale Achsen für den Fuss- und Veloverkehr bilden. Durch hohe Geschwindigkeiten und starke Verkehrsbelastungen in den Siedlungsgebieten wird die Trennwirkung durch Strassen weiter erhöht.</p> <p>Verbunden damit sind eine übermässige Lärmbelastung und eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit (u.a. Sichtweite, Bremsweg). Weiter wird die Hitzeminderung in der Gestaltung der öffentlichen Räume und Strassen aktuell wenig berücksichtigt, was bei steigenden Temperaturen negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität im Raum sowie auf die Lebensqualität der Anwohnenden hat. Mit der Inbetriebnahme der WOV und des Halbanschlusses Altdorf Süd findet eine räumliche Verlagerung des motorisierten Verkehrs statt. Das Siedlungsgebiet kann vom Durchgangsverkehr entlastet bzw. weitgehend von solchem befreit werden.</p> | Mittel |

| Handlungsbedarf Verkehr | Priorisierung |
|---|---------------|
| <p>Veloverkehr</p> <p>Die aktuelle Velowegnetzkonzeption ist nicht immer kohärent, verbindliche Ausbaustandards fehlen. Kommunale Netzkonzeptionen sind nicht flächendeckend vorhanden. Die kantonalen Velohauptverbindungen innerhalb der Agglomeration weisen Netzlücken und Schwachstellen (mehrheitlich aufgrund fehlender Infrastruktur bei hohem Temporegime oder hoher Verkehrsbelastung) auf. Aufgrund mangelhafter Veloinfrastrukturen wird die Verkehrssicherheit der Velofahrenden beeinträchtigt, was Auswirkungen auf die Attraktivität des Veloverkehrs hat. Netzlücken und nicht durchgehende Infrastrukturen reduzieren die Attraktivität und das Velopotential weiter.</p> <p>Veloabstellplätze sind Bestandteil des Velowegnetzes und für die Erreichbarkeit unerlässlich. Fehlende und qualitativ mangelhafte Veloabstellplätze senken die Attraktivität des Veloverkehrs. Öffentliche Veloabstellplätze sind vereinzelt vorhanden, wobei mehrheitlich in ungenügender Anzahl und in niedrigem Ausbaustandard.</p> <p>Weiter hat die Verfügbarkeit von privaten Veloabstellplätzen Auswirkungen auf die Velonutzung. In den Agglomerationsgemeinden mit Ausnahme von Altdorf, dessen Richtwerte den aktuellen Empfehlungen jedoch nicht entsprechen, sind keine Richtwerte für die Erstellung von Veloabstellplätzen rechtlich festgesetzt.</p> | Mittel |
| <p>ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Allgemein</p> <p>Mit der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs und des Buskonzepts (Fahrplan 2022) konnten die ÖV-Erschliessung und das ÖV-Angebot für die Agglomeration verbessert werden. Das umfangreiche Bahnangebot (IC, IR und S-Bahnen) bedingt entsprechende Busleistungen.</p> | Mittel |
| <p>Freizeit- und Tourismusverkehr</p> <p>In den Sommerferien und an Feiertagen, insbesondere an Wochenenden, führt der touristische Durchgangsverkehr (Besichtigung Telldenkmal, anschliessend weiterfahrt in Richtung Klausenpass) sowie der Ausweichverkehr (bei überlasteter A2) in den Agglomerationsgemeinden entlang der Gotthardstrasse / im Agglomerationskern zu einer hohen Verkehrsbelastung. Durchgangsverkehr aufgrund überlasteter Nationalstrasse A2 gilt es vor allem während den Hauptverkehrszeiten (Ferien) aktiv aus dem Siedlungsgebiet und den untergeordneten Strassen zu bannen.</p> <p>Mit der Inbetriebnahme der WOV wird eine direkte Verbindung zwischen Nationalstrasse A2 über den Klausenpass geschaffen. Durch die touristische Anziehungskraft des Ortskerns von Altdorf wird auch nach der Inbetriebnahme der WOV der saisonale touristische Durchgangsverkehr nicht stark abnehmen.</p> <p>Die Agglomeration ist wichtige Freizeit- und Tourismusdestination. Ab Talboden ist ein dichtes Wanderwegnetz durch zahlreiche Seilbahnen erreichbar. Viele der Umsteigepunkte zwischen Bus und Seilbahn (lokale Drehscheiben Freizeit) weisen Defizite in der vorhandenen Infrastruktur auf. Die Ausgestaltung ist mehrheitlich mangelhaft und der Umstieg vom ÖV auf die Seilbahn wenig attraktiv.</p> | Mittel |
| <p>Ruhender Verkehr / Parkraummanagement</p> <p>Eine hohe Verfügbarkeit von günstigen Parkplätzen begünstigt die Benutzung des Autos auch für kurze Strecken, was sich wiederum auf die Belastung des Strassennetzes auswirkt. In den letzten Jahrzehnten ist der Motorisierungsgrad innerhalb der Agglomeration stetig angestiegen.</p> <p>Die Gemeinden haben die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze weiterentwickelt, auch wenn eine über die Agglomeration flächendeckend konsistente Regelung hinsichtlich Parkraumbewirtschaftung nach wie vor fehlt.</p> <p>Die private Parkierung weist weiterhin keine klar nach Raumtyp differenzierte Regelung auf bzw. basiert nicht auf überkommunalen Vorgaben. Die in den kommunalen Reglementen und BZO festgelegten Werte für Pflichtparkplätze sind nicht auf die Erschliessung mit dem ÖV bzw. dem Fuss- und Veloverkehr sowie auf den Raumtyp abgestimmt.</p> | Mittel |
| <p>Güterverkehr</p> <p>Die Anlieferung von Gewerbegebieten mit Lastwagen führt im weiteren Siedlungsgebiet zu Lärmbelastungen und Konflikten mit weiteren Verkehrsteilnehmenden wie Velofahrenden. Ein hoher Anteil an Schwerverkehr führt zudem dazu, dass Fahrbahnen breiter dimensioniert werden müssen, was infolge enger Platzverhältnisse problematisch ist.</p> | Tief |

7 Teilstrategien

Die Teilstrategien beschreiben, wie der identifizierte Handlungsbedarf – nicht nur jener mit hoher Priorität – angegangen wird. Sie zeigen auf, was die Agglomeration auf strategischer Ebene tut, um die Ziele zu erreichen und dem identifizierten Handlungsbedarf zu begegnen. Sie beziehen sich auf einen Horizont über die nächsten acht Jahre.

Die Teilstrategien sind in Form von Karten aufbereitet sowie mit dazugehörigen Textbausteinen ausformuliert.

7.1 Siedlung



7.1.1 S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten

Verdichtung im Bestand unter Wahrung der Wohnqualität

Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich auf die **Verdichtung** der bestehenden Siedlungsgebiete der Agglomeration. Neueinzonungen sind die Ausnahme, diese orientieren sich an den Vorgaben gemäss kantonalem Richtplan und sind abgestützt auf die kommunalen Siedlungsleitbilder. Die Siedlungsleitbilder der Gemeinden sind das zentrale Instrument für die Verdichtung. Darin halten die Gemeinden ihre geeigneten Verdichtungsgebiete fest. Die Nutzungsplanung der Gemeinden konkretisiert die planerischen Rahmenbedingungen, sodass eine qualitative Verdichtung möglich ist. Mit der Verdichtung soll die **Wohnqualität** gesichert und erhöht werden. Dies gelingt, indem sich neue Bauprojekte gut in den Bestand eingliedern und den Siedlungsfreiräumen bei der Planung viel Beachtung geschenkt wird. Kanton und Gemeinden stellen sicher, dass öffentliche Plätze und Strassenräume siedlungsorientiert gestaltet werden.

Schlüsselareale an gut erschlossenen Lagen entwickeln

Die Agglomeration verfügt nebst den im Richtplan definierten Entwicklungsschwerpunkten über mehrere **Schlüsselareale** (Flüelerstrasse Altdorf, Gebiet Grund/Brickermatte Altdorf/Bürglen, Galgenwäldli Bürglen). Diese zeichnen sich durch eine gute bestehende Erschliessung und grosses Entwicklungspotential aus. Dieses Potential soll in den nächsten Jahren mobilisiert werden. Kanton, Gemeinden und Grundeigentümer arbeiten eng zusammen, um eine qualitative und breit abgestützte Planung zu ermöglichen. Mit qualitätssteigernden Verfahren und der rechtlichen Sicherung mittels Sondernutzungsplanungen werden die Gemeinden dem speziellen und teils parzellenübergreifenden Charakter dieser Areale gerecht.

Aufenthaltsqualität verbessern

Die **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum und die Gestaltung der Strassenräume soll verbessert werden. Kanton und Gemeinden stellen sicher, dass öffentliche Plätze und Strassenräume klimaangepasst, verkehrsberuhigt und siedlungsorientiert gestaltet werden. Im Zuge der Innenentwicklung werden qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume erhalten und neu geschaffen, die für alle Generationen zugänglich sind. Bei Ortsdurchfahrten auf Kantonsstrassen arbeiten Kanton und Gemeinden eng zusammen, um eine siedlungsorientierte Verkehrsplanung sicherzustellen. Die Gemeinden sensibilisieren die Grundeigentümer auf eine qualitative Gestaltung der Aussenräume. Mit gebietsspezifischen Planungsinstrumenten (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte) stellen die Gemeinden und der Kanton sicher, dass bei Bauprojekten die Aufenthaltsqualität ausreichend berücksichtigt wird.

7.1.2 S2: Siedlungen ökologisch gestalten

Ökologische Vernetzung im Siedlungsgebiet

Innerhalb der grossen Siedlungen sind Lücken der ökologischen **Vernetzung** durch Analysen zu ermitteln und in Form von wertvoll gestalteten Plätzen, Strassenräumen, öffentlichen Grünräumen, Privatgärten, etc. zu schliessen. Im Zuge der Innenentwicklung werden qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume erhalten, neu geschaffen und naturnah gestaltet.

Landwirtschaftlich genutzte Flächen strukturieren das Siedlungsgebiet, fördern die ökologische Vernetzung und tragen als durchlässige Naherholungsgebiete zur Wohnqualität bei. Die ökologische Vernetzung muss bereits im Siedlungsleitbild in die planerischen Überlegungen der Gemeinden einfließen. In einem kommunalen Biodiversitätskonzept werden diese Überlegungen konkretisiert und planerisch gesichert.

Ökologische und klimaangepasste Planung

Einer **ökologischen und klimaangepassten Planung** und Bauweise kommt in den nächsten Jahren im Siedlungsraum eine immer grössere Bedeutung zu. Versiegelte Flächen sollen aufgebrochen und die Biodiversität im Siedlungsgebiet gefördert werden. Die öffentliche Hand nimmt bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes und öffentlicher Bauten eine Vorbildfunktion ein. Gleichzeitig sensibilisieren die Gemeinden die Bauherren und Grundeigentümer für das Thema. Entsprechende Leitsätze sind in den planerischen Instrumenten der Gemeinden festzusetzen und mittels Bau- und Zonenordnungen verbindlich zu regeln.

7.1.3 S3: Ortskerne beleben

Ortskerne zu Begegnungsorten machen

Die Ortskerne erfüllen wichtige **Zentrumsfunktionen** und entwickeln sich zu Begegnungsorten für sämtliche Generationen. Die Zentrumsentwicklung ist differenziert zu betrachten und auf die jeweiligen Bedürfnisse der Gemeinden auszurichten. Die Ortskerne tragen zu einer eigenständigen Identität der Gemeinden bei. Um das Potential ihrer Ortskerne zu erkennen, können die Gemeinden Zentrumsstudien in Auftrag geben. Ziel ist es, dass die Gemeinden eine klare Vision für ihre Ortskerne entwickeln. Entsprechende Massnahmen sollen in den Siedlungsleitbildern und in der kommunalen Nutzungsplanung festgesetzt werden. Die Gemeinden schaffen gute Rahmenbedingungen für Dienstleistungen, Detailhandel, Gewerbe und Gastronomie und sorgen gleichzeitig dafür, dass die Wohnqualität im Ortskern hoch bleibt. Dazu stehen sie im Dialog mit den relevanten Interessengruppen (z.B. Grundeigentümer, Gewerbeverein etc.)

Ortsbildschutz als Chance erkennen

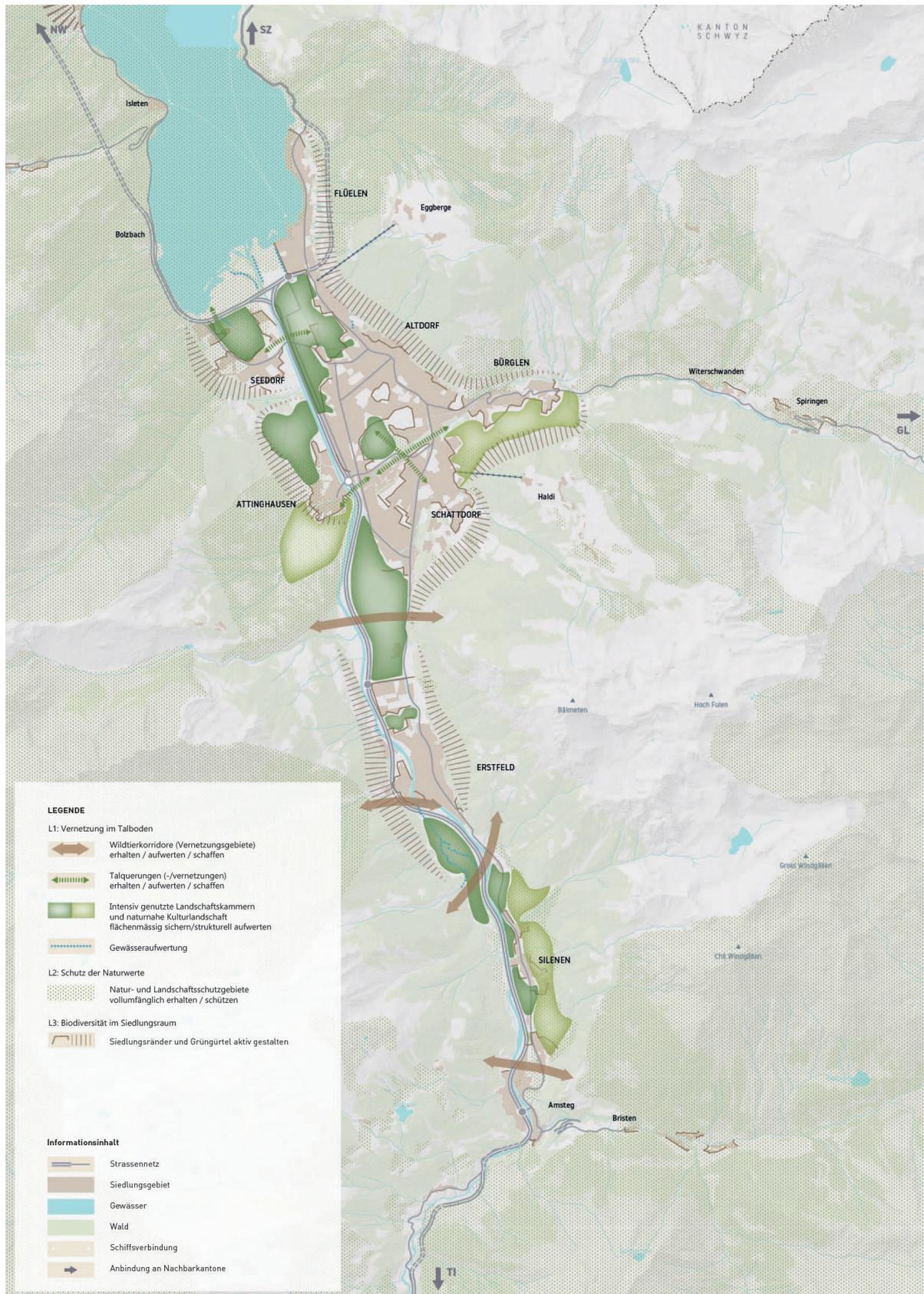
In der Agglomeration gibt es gemäss ISOS-Klassifizierung sechs Ortsbilder von nationaler Bedeutung. Dieses Potential gilt es bei der Entwicklung der Ortskerne auszuschöpfen. Mittels gesamtheitlicher Betrachtung können die Gemeinden analysieren, welche Potentiale sich aus den **historischen Ortsbildern** ergeben und wie diese in Wert gesetzt werden können. Die Gemeinden sensibilisieren die Grundeigentümer dahingehend, dass sie das ISOS als Chance bei der Weiterentwicklung der Zentren betrachten. Entscheidend für die weitere Entwicklung ist das Bekenntnis der Grundeigentümer zum Erhalt der historischen Bausubstanz.

7.1.4 S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren

Gesamtbetrachtung der ESP Arbeitsplatzgebiete

In der Agglomeration gibt es vier **Entwicklungsschwerpunkte mit Fokus Arbeiten** (ESP Urner Talboden mit Werkmatt, ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen, ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg). Neben einer guten Erschliessung sowie Anbindung dieser Gebiete ans übergeordnete Strassennetz ist die überkommunale Zusammenarbeit und eine Gesamtbetrachtung über alle Arbeitsplatzgebiete hinweg wichtig. Es bietet sich die Chance, eine gemeinsame Vision für die Entwicklung der dezentral organisierten Arbeitsplatzgebiete zu erarbeiten. Auf dieser Basis können für die einzelnen Arbeitsplatzgebiete spezifische Konzepte erarbeitet beziehungsweise weiterentwickelt werden.

7.2 Landschaft



7.2.1 L1: Vernetzung im Talboden

Wildtierkorridore erhalten/aufwerten/schaffen

Die vier Verbindungsachsen für Wildtiere, wovon die beiden südlichen Verbindungsachsen von nationaler Bedeutung sind, entstammen dem BAFU/ASTRA und sind alle in der Naturschutz-Gesamtkonzeption Kanton Uri als Schwerpunkträume ÖI auf der Teilebene Landschaftsverbindung eingetragen. **Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes gilt es, diese Korridore zu erhalten und mit Verkehrsmassnahmen abzustimmen.**

Die zwei südlichen Wildtierkorridore (Erstfeld Bielenhofstatt und Gurtellen in Silenen) sind als überregionale Wildtierkorridore von hoher Bedeutung eingestuft und in ihrem heutigen Zustand beeinträchtigt. Dies bedeutet, dass die Verbindung von fragmentierten Ökosystemen und Lebensräumen nicht mehr uneingeschränkt gewährleistet ist. Durch die neue Wildtierpassage Erstfeld Bielenhofstatt ist eine Querung der A2 möglich. Weitere Massnahmen in Form von Leitelementen sind am rechten Ufer der Reuss und zur Verhinderung von Wildunfällen nötig. Beim überregionalen Wildtierkorridor Gurtellen in Silenen ist ebenfalls momentan die Vernetzung der Talseiten (Maderaner- und Meiental), hauptsächlich für Rothirsche, nicht gewährleistet und bedingt Massnahmen zur Verhinderung von Wildunfällen an der Kantonsstrasse. Diese Aufwertungsmassnahmen sowie die Schaffung der nördlichsten Verbindungsachse zwischen Schattdorf und Erstfeld sollen mit der Naturschutz-Gesamtkonzeption Kanton Uri umgesetzt werden.

Talquerungen erhalten/aufwerten/schaffen

Um die landschaftliche Ost-West Vernetzung sicherzustellen, welche durch Reuss und Autobahn/Zugstrecke unterbrochen ist, sollen die Talquerungen gemäss Naturschutz-Gesamtkonzeption Kanton Uri punktuell aufgewertet werden. Die Grünverbindungen ergänzen die ökologische Infrastruktur der Verbindungsachsen für Wildtiere als kleinräumige und strukturreiche Naturelemente. **Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes sind die Grünverbindungen in den Verkehrsmassnahmen integriert.** Dabei müssen neben dem Aspekt der Ökologie auch die Naherholung, Ortsbild und die Bedürfnisse der landschaftsprägenden Land- und Forstwirtschaft beachtet werden.

Damit die im Reusstal geografisch begrenzte Kulturlandschaft ihren Ertrag erbringen kann, sollen der Fokus auf deren Ränder gelegt und in der Naturlandschaft ein Netzwerk an biodiversen Lebensräumen gezielt gefördert und etabliert werden.

Intensiv genutzte Landschaftskammern sowie naturnahe Kulturlandschaft flächenmässig sichern und Strukturverbesserung fördern

Die prägende offene Kulturlandschaft hält an der Siedlungsbegrenzung gemäss KRP dem raumplanerischen Druck stand und wird für Mensch, Natur und die produzierende Landwirtschaft aufgewertet. Sie wird soweit möglich für die Naherholung zugänglich gemacht. Das intensiv genutzte Kulturland wird flächenmässig erhalten, soll aber mit punktuellen Eingriffen an Rändern und an Gewässern als Lebensraum für Flora und Fauna aufgewertet werden. Ein

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

Gewässeraufwertungen

Durch die kantonale Revitalisierungsplanung befindet sich zukünftig ein grosser Anteil der Gewässerabschnitte im naturnahen Zustand. Noch nicht (vollständig) umgesetzt oder in Planung sind die Gräben im Reussdelta (Wijergraben), der Dorfbach im Bereich von Aldi, Meliorationsgraben, Ölabscheidergraben, Feldergraben im oberen Abschnitt und Eyreussli. Die gesamthafte Gewässerraumaufwertung begünstigt die aquatische und terrestrische Vernetzung.

7.2.2 L2: Schutz der Naturwerte

Natur- und Landschaftsschutzgebiete vollumfänglich erhalten/schützen:

Naturwerte werden konsequent geschützt, indem Schutzmassnahmen gemäss dem Gesetz über den Natur- und Heimatschutz (kNHG; RB 10.5101) für die entsprechenden Gebiete erarbeitet werden. Die Anliegen des Naturschutzes und der (Nah-)Erholung sind in den sensiblen Naherholungsgebieten im Talboden und am Seeufer aufeinander abgestimmt.

7.2.3 L3: Biodiversität im Siedlungsraum

Siedlungsränder und Grüngürtel aktiv gestalten

Die Übergangsbereiche von Siedlung in die Landschaft werden von harten Grenzen zu weichen Verläufen umgewandelt. Als Auftakte in die Siedlungen, landschaftliche Eingliederungselemente, Orte der Naherholung und Vernetzungselemente hat eine ökologische Gestaltung der Siedlungsrand und Grüngürtel eine hohe Bedeutung und bildet ein vielschichtiges Landschaftselement. Die strukturreichen Vegetationsmosaike an den Seiten des Offenlandes zum Waldrand hin sind zu erhalten und Lücken zu schliessen. Die Gemeinden ermöglichen in ihren Siedlungsleitbildern und Nutzungsplanungen die aktive Gestaltung der Siedlungsränder und Grüngürtel.

7.3 Verkehr

Die Teilstrategien beziehen sich primär auf den Alltagsverkehr. In der Agglomeration Unteres Reusstal hat jedoch auch der Freizeit- und Tourismusverkehr einen zentralen Stellenwert und ist bei den Teilstrategien und Massnahmen mitzudenken.

7.3.1 MS Mobilität und Sicherheit

Zur Teilstrategie Mobilität und Sicherheit wird auf eine Plandarstellung verzichtet. Die Inhalte der Teilstrategie beziehen sich auf die gesamte Agglomeration im Allgemeinen. Es findet keine explizite Verortung im Raum statt.

MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken

Mobilitätskonzepte und Erschliessung bei ESP

Sowohl die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen wie auch Arbeiten generieren als Einheiten überdurchschnittlich viel Mehrverkehr. Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in den Entwicklungsschwerpunkten wirkt sich stark positiv auf die Mobilität und den Modal Split aus. Über **Mobilitätskonzepte** wird die frühzeitige Lenkung des Verkehrs in eine nachhaltige Richtung möglich.

Eine gute Anbindung der Areale an den öffentlichen Verkehr und Verbindungen des Fuss- und Veloverkehrs in die angrenzenden Quartiere bildet die Basis des nachhaltigen Mobilitätsverhalten in den Entwicklungsgebieten. Zusätzlich wird bei grösseren privaten Bauprojekten mithilfe von Mobilitätskonzepten die Nachfrage aktiv gelenkt [vgl. z.B. auch Klimaschutzkonzept Massnahme M-2d „Mobilitätsmanagement bei Bauprojekten mit publikumsintensiver Nutzung“].

Mobilitätsmanagement bei Firmen und öffentlichen Einrichtungen

Firmen mit arbeitsplatzintensiven Nutzungen, Verwaltungen sowie Schulen generieren viel Verkehr, welcher die verschiedenen Verkehrsnetze belastet. Neben der raumplanerischen Aufgabe diese Nutzungen an möglichst gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Orten anzusiedeln, sind die Nutzungen selbst in der Pflicht den entstehenden Verkehr möglichst infrastrukturschonend abzuwickeln. Über ein **Mobilitätsmanagement** wird erreicht, dass die Arbeitnehmenden oder Auszubildenden den öffentlichen Verkehr, Fuss- sowie Veloverkehr nutzen oder die Strasseninfrastruktur möglichst effizient auslasten. Dazu werden Anreize geschaffen und Lenkungsmassnahmen erlassen. Entsprechend Massnahme M-1c des Klimakonzepts sollen firmeninterne Parkplätze für Mitarbeitende kostenpflichtig werden und bei Bauprojekten für publikumsintensive Nutzungen soll Mobilitätsmanagement eine Vorbedingung sein (Massnahme M-2d). Dabei können auch Abstufungen nach Raumtyp vorgenommen werden, ohne dass dadurch falsche Anreize in der Siedlungsentwicklung gesetzt werden.

Parkierung des motorisierten Individualverkehrs

Damit die öffentliche Parkierung möglichst wenig Suchverkehr generiert wird diese konzentriert und an geeigneten Standorten angeordnet. Die Parkplätze werden regional einheitlich **bewirtschaftet** (verursachergerecht, kostendeckend und lenkungswirksam) und tragen so zur Verhinderung von Ausweichverkehr bei. Dezentral angeordnete P+R-Anlagen mit direkten Anbindungen an den öffentlichen Verkehr werden gefördert [vgl. z.B. auch Klimaschutzkonzept: Massnahme Klimaschutzkonzept M-1c „Bewirtschaftungspflicht für öffentliche und firmeninterne Parkplätze].

Bei Standorten mit guter ÖV-Erschliessung kann die Anzahl **privater Parkplätze** reduziert werden, um autoarme Wohnnutzungen zu ermöglichen. Zudem wird an mit dem ÖV sehr gut erschlossenen Lagen eine Begrenzung der Parkplätze möglich sein. Grundsätzlich wird bei privaten Parkplätzen, entsprechend der VSS-Norm, eine Differenzierung nach gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen und zentrumsnahen Lagen sowie ländlichen peripheren Standorten unterschieden [vgl. z.B. auch Klimaschutzkonzept: Massnahme M-1b: Überarbeitung Parkplatzerstellungspflicht].

Elektromobilität

Bei der Neuerstellung oder Sanierung von Parkplätzen ist eine bedarfsgerechte und zukunftsgerichtete **Ladeinfrastruktur für Elektromobilität** vorzusehen. Bei bestehenden Bauten sind Anreize zur Ermöglichung von Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität zu setzen [vgl. z.B. Klimaschutzkonzept Massnahmen DV-1a, DV-1b und DV-1c].

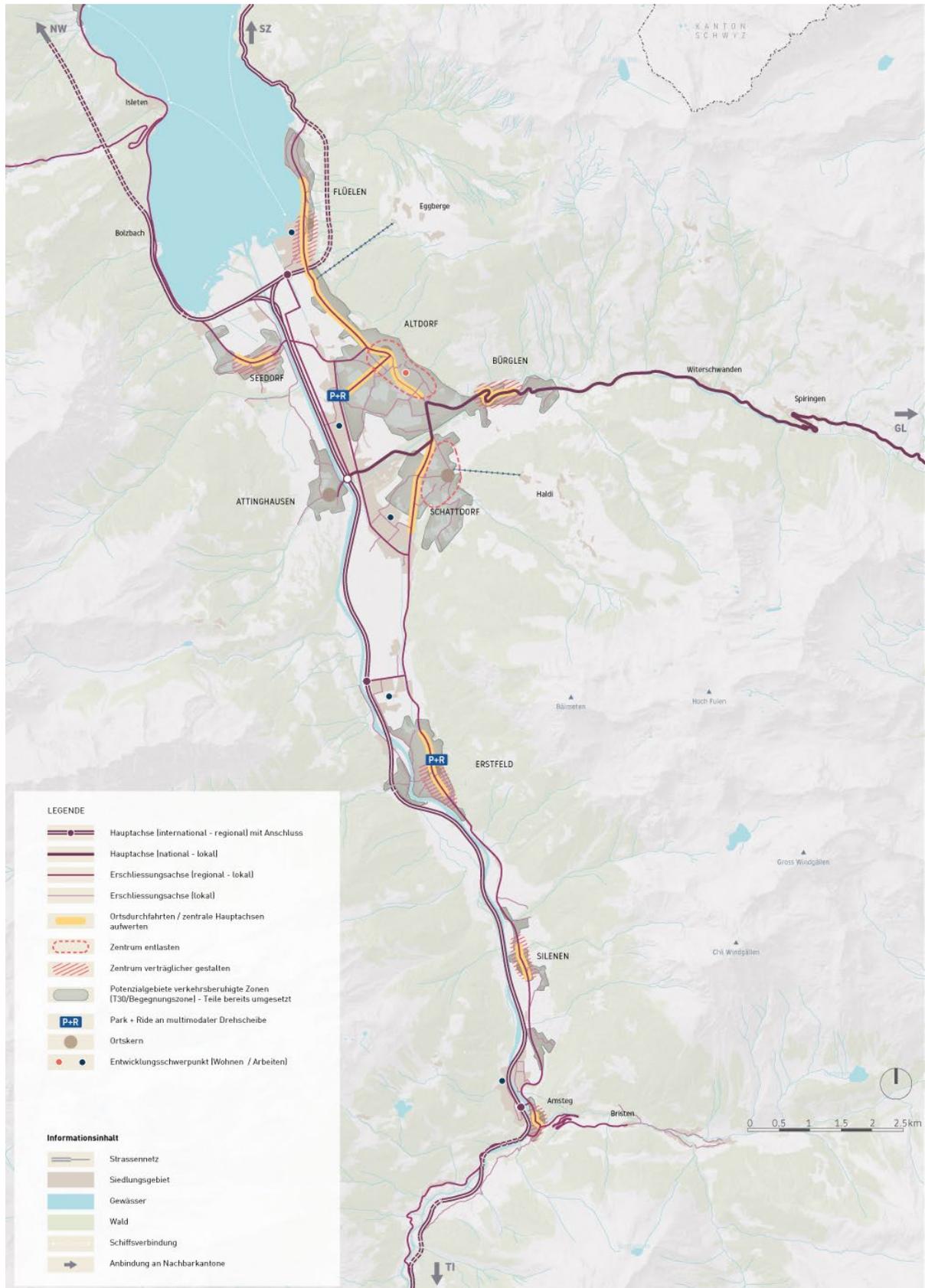
MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen

Im Unteren Reusstal gilt bereits auf verschiedenen kommunalen sowie kantonalen Strassen Tempo 30. **Tiefe Temporegimes** führen zur Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel. Dies hat einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und wirkt sich auch positiv auf die Unfallschwere aus. Kommunale Strassen im Siedlungsgebiet werden grundsätzlich mit Geschwindigkeiten bis und mit 30 km/h und kantonale Strassen im Siedlungsgebiet mit 30 km/h bis max. 50 km/h betrieben.

Die **Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden** ist von grosser Bedeutung. Um diese Sicherheit zu erhöhen, werden bekannte Unfallhäufungs- sowie Unfallschwerpunkte laufend saniert. Im Sinne der Prävention werden sicherheitskritische Stellen im Verkehrsnetz, welche jedoch keine Unfallschwer- oder Unfallhäufungspunkte aufweisen, optimiert. Dies geschieht im Rahmen von Sanierungs- oder Betriebs- und Gestaltungskonzepten.

Mit Fokus auf die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden werden bekannte **Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr schnellstmöglich behoben** und die Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs optimiert. Das Gefahrenpotential wird durch eine laufende Überprüfung der Sicherheit und Umsetzung von Massnahmen auf einem Minimum gehalten. Bei Strassen- und Bauprojekten werden die Schwachstellen bereits in der Planung berücksichtigt und, wenn möglich, behoben.

7.3.2 MIV Motorisierter Individualverkehr



MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln

Die Nationalstrasse A2 bildet die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im Unteren Reusstal und dient als **Hauptachse regionaler sowie nationaler bzw. internationaler Bedeutung**. Sie dient der Erreichbarkeit der Agglomeration von aussen und leitet den Verkehr konzentriert durchs Tal. Als nationale bzw. internationale Hauptachse wird der Transitverkehr auf der A2 durch die Agglomeration geführt. Dabei wird aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsmengen je nach Jahreszeit mittels temporärer **Verkehrslenkung** während den Hauptverkehrszeiten verhindert, dass es zu Ausweichverkehr auf kantonalem und kommunalem Strassennetz kommt. Die A2 fungiert auch als **Umfahrung** der Siedlungsgebiete und dient der Entlastung der Ortszentren vom regionalen Durchgangsverkehr. Durch die Autobahnanschlüsse Flüelen, Erstfeld, Amsteg und künftig Altdorf Süd werden die Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete direkt an die Hauptachse angeschlossen.

Mit der Inbetriebnahme der WOV und dem Halbanschluss Altdorf Süd entsteht eine direkte Verbindung zwischen Klausenpass und der Nationalstrasse A2. Als wichtigste West-Ost-Verbindung im Tal sowie über die Agglomeration hinaus stellt diese Hauptachse nationaler Bedeutung die **direkte und konzentrierte Abwicklung des motorisierten Verkehrs über den Klausenpass** sicher. Nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf regionaler Ebene wird mit der Inbetriebnahme der WOV die direkte Erschliessung des östlichen Siedlungsgebiets an die A2 gewährleistet. Dadurch wird die konzentrierte Führung des Verkehrs über die A2 zusätzlich gestärkt und die Durchfahrt durchs Ortszentrum von Altdorf überflüssig. Aufgrund der Lage der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten werden mit der Inbetriebnahme der WOV ideale Voraussetzungen geschaffen, um den Verkehr der ESP u.a. Güterverkehr oder Mehrverkehr publikumsorientierter Nutzungen, über das übergeordnete Strassennetz zu lenken. Mittels **Verkehrslenkung an den Knoten zum untergeordneten Strassennetz** sowie betrieblichen gestalterischen Massnahmen auf dem Strassennetz im Siedlungsgebiet wird verhindert, dass regionaler wie nationaler Verkehr weiterhin über das kommunale Strassennetz verkehrt. Zur Verkehrslenkungen ist ein mehrstufiges FlaMa-Konzept (flankierende Massnahmen) vorgesehen, das von Signalisierungsmassnahmen in einer ersten Phase zu weiterführenden betrieblichen und baulichen flankierenden Massnahmen reicht.

Die **Erschliessungsachsen** zwischen den Agglomerationsgemeinden ergänzen die Hauptachsen und stellen die Verbindung über die gesamte Agglomeration auf regionaler Ebene sowie die **Erschliessung der verschiedenen Siedlungsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte** lokal sicher. Die Erschliessung der Gemeinden ausserhalb der Agglomeration wird dadurch gewährleistet.

Das kommunale Strassennetz dient der lokalen Feinerschliessung der Siedlungsgebiete. Durch die Führung der Erschliessungsachsen durch Wohn- und Zentrumsgebiete wird hauptsächlich Siedlungsverkehr mit Quell- und Zielorten entlang dieser Achsen abgewickelt. Mittels **Verkehrsberuhigungsmassnahmen** wird der Durchgangsverkehr minimiert.

Durch die Lenkung des motorisierten Verkehrs auf übergeordneten Strassen werden **Zentren vom Durchgangsverkehr entlastet**. Gewisse Zentren sind aufgrund ihrer Lage abseits der übergeordneten Strassen bereits heute vom Transitverkehr befreit, andere werden mit der

Inbetriebnahme der WOV und den zugehörigen flankierenden Massnahmen u.a. das Zentrum von Altdorf, vom Durchgangsverkehr befreit. Mittels **Betriebskonzepte** wird die Entlastungswirkung zusätzlich sichergestellt.

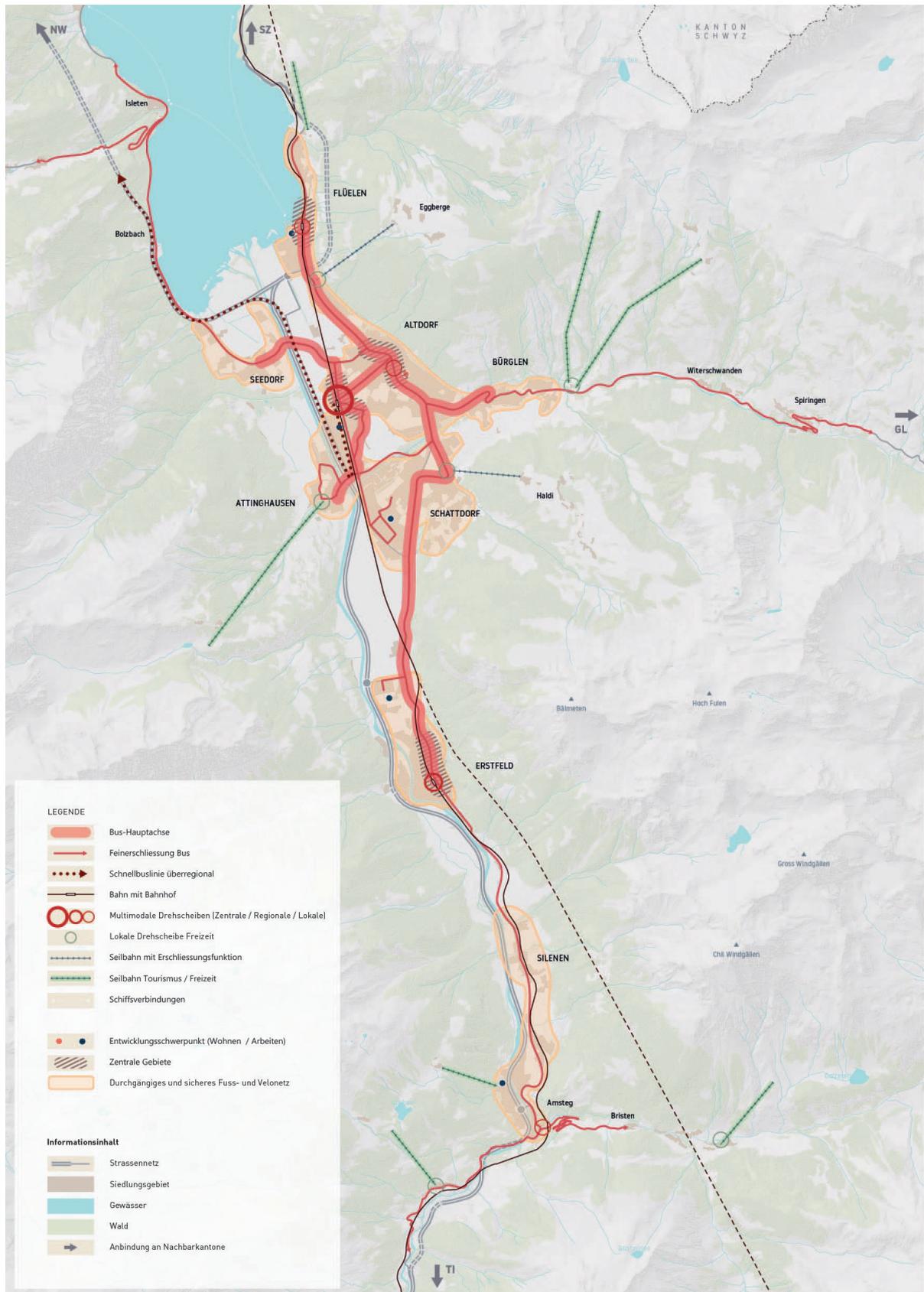
MIV 2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten

Im ganzen Kanton werden bereits verschiedene kommunale Strassen wie auch kantonale Strassenabschnitte mit Tempo 30 betrieben. Durch tiefe Geschwindigkeiten können negative Auswirkungen des Verkehrs auf Umfeld und Umwelt verringert werden. Weiter führen tiefe Temporegimes zur **Angleichung der Geschwindigkeiten verschiedener Verkehrsteilnehmenden**, was positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden hat, sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Kommunale Strassen in Wohn-, Misch- und Kernzonen sind grundsätzlich mit Geschwindigkeiten bis und mit 30 km/h zu betreiben.

Innerhalb der Siedlungsgebiete muss die **Verträglichkeit der übergeordneten Strassenachsen mit dem Umfeld** sichergestellt werden. Der Fokus wird von verkehrsorientiertem Strassenraum hin zum siedlungsorientierten Strassenraum gerückt. Abhängig von Lage der Ortsdurchfahrt und umliegender Bebauung sowie Beziehung zwischen Strassenraum und Siedlungsgebiet werden **zentrale Strassenachsen aufgewertet**. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf das Siedlungsgebiet werden so weit wie möglich minimiert. Dies erfolgt mithilfe von betrieblichen sowie gestalterischen Massnahmen [vgl. hierzu auch Massnahme M-1g des Klimaschutzkonzepts «Prüfung Tempo 30 innerorts auf Hauptstrassen»]. Auf den durch die konzentrierte Lenkung des Durchgangsverkehrs freigespielten Strassen wird der **Fokus auf den nachhaltigen Verkehr** (öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) gelegt. Es entsteht ein starkes Rückgrat zur Siedlungerschliessung.

In Zentren und Ortskernen, welche aufgrund ihrer Lage auch weiterhin stark von Durchgangsverkehr belastet werden, ist im Sinne der Vereinbarkeit die verträgliche Gestaltung und ein angepasstes Temporegime besonders wichtig. Während entlang der Strassenachsen vor allem der Längsverkehr aller Verkehrsteilnehmenden eine grosse Rolle spielt, kommt im Zentrum einerseits der querende Fussverkehr und andererseits die erhöhte Bedeutung des Aufenthalts im Raum zusätzlich zum Tragen. Der **Vereinbarkeit der Verkehrsbelastung mit der Zentrumsfunktion** des Raumes ist wesentlich und muss in der Gestaltung des Strassenraumes berücksichtigt werden.

7.3.3 ÖV Öffentlicher Verkehr



ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren

Die **Bus-Hauptachsen** bilden neben der Bahn das Grundgerüst des ÖV-Netzes der Agglomeration. Sie **erschliessen die zentralen Siedlungsgebiete** optimal mit dem öffentlichen Verkehr und binden diese an den Kantonsbahnhof Altdorf sowie die Bahnhöfe Erstfeld und Flüelen an. Durch die Lage der Bus-Hauptachsen wird der Grossteil der Agglomerationsbevölkerung sowie die **wichtigsten Arbeitsplatzgebiete und Entwicklungsschwerpunkte** durch den ÖV erschlossen. Entlang der Bus Hauptachsen besteht ein **dichtes ÖV-Angebot**, welches gemäss Nachfrage laufend überprüft und optimiert wird. Die Achsen bilden aufgrund der guten ÖV-Erschliessung die wichtigste Entwicklungsachsen der Agglomeration. Der **Fokus der Siedlungsentwicklung**, wie die Positionierung von publikumsorientierten Nutzungen, wird im Sinne der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr entlang dieser Achsen innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinien gelegt.

Das Busnetz stellt einerseits die **Feinerschliessung des Agglomerationskerns** sowie die **ÖV-Erschliessung der Agglomerationsgemeinden abseits des Bahnkorridors** sicher. Das Angebot und die Umsteigebeziehungen werden laufend optimiert und gemäss Nachfrage angepasst. Die **Anbindung an den Bahnkorridor** wird gewährleistet.

Die Schnellbuslinien Tell- und Winkelriedbus stellen die Anbindung der Agglomeration an die **Stadt Luzern und die Gemeinde Stans sowie zugehörigen Agglomerationen** sicher. Durch die Führung über die Nationalstrasse bilden die Schnellbuslinien eine konkurrenzfähige Alternative zum MIV und eine optimale Grundlage für den nachhaltigen Pendelverkehr.

ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern

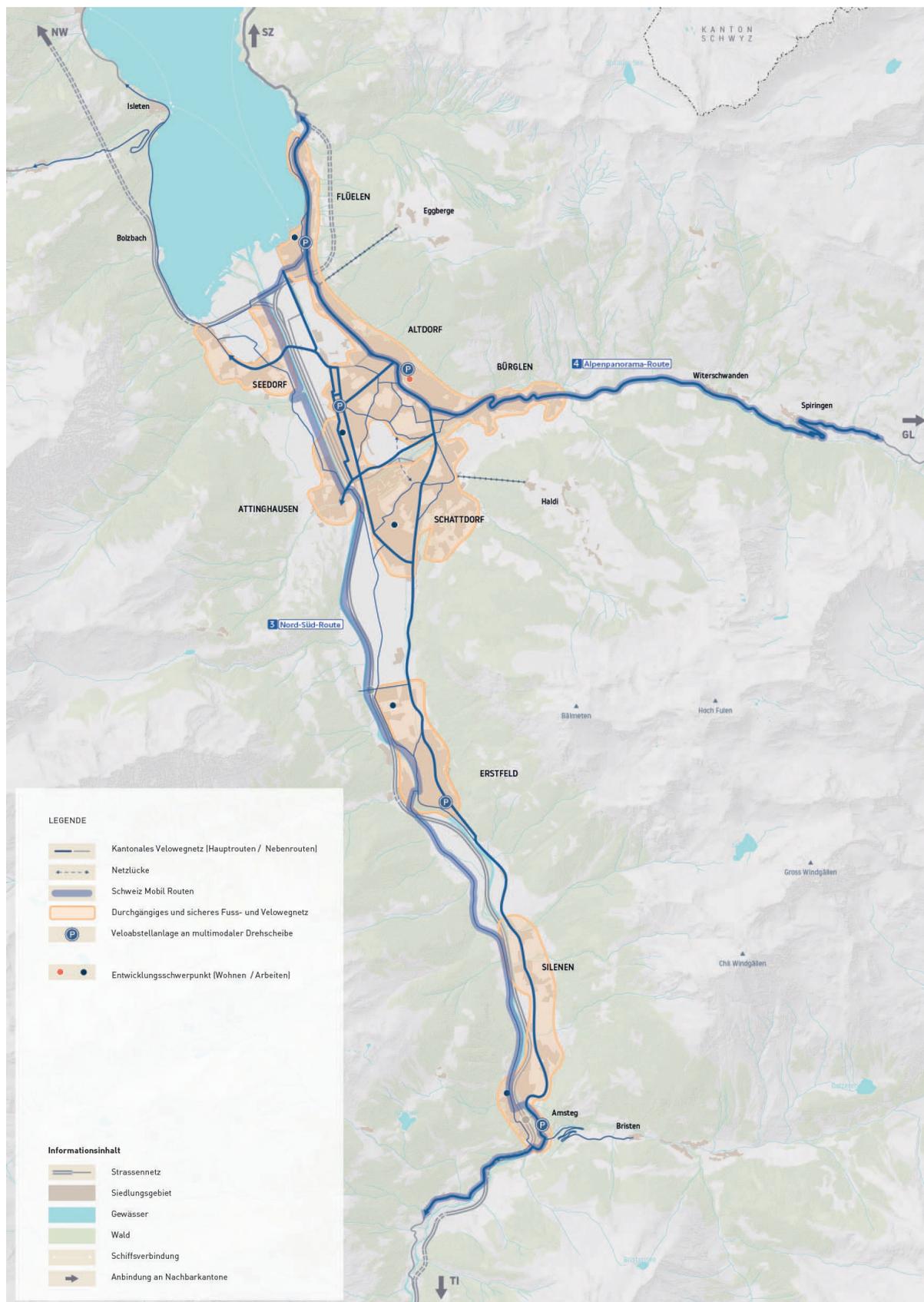
Die **multimodalen Drehscheiben** in der Agglomeration sind gemäss ihrem Typ und Funktion ausgestaltet. Die Erreichbarkeit aller Drehscheiben ist für den Fuss- und Veloverkehr optimiert. Es stehen genügende und qualitative Veloabstellplätze zur Verfügung. Durch P+R-Anlagen an der zentralen Drehscheibe Bahnhof Altdorf und der regionalen Drehscheibe in Erstfeld ist auch der Zugang zum ÖV mit dem MIV gewährleistet. Der Umstieg Bahn-Bus bzw. Bus-Bus sowie Velo-Bus ist an den Drehscheiben optimiert. Die Ausgestaltung der Drehscheiben ermöglicht sichere Zu- und Umstiege. Die Wege sind möglichst kurz, direkt und hindernisfrei. Die Aufenthaltsqualität an den Drehscheiben ist erhöht.

Zentrale Rolle in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs spielt die **Erreichbarkeit aller ÖV-Haltestellen zu Fuss**. Durch Einbezug der Haltestellen in der Fusswegnetzplanung sowie die systematische Überprüfung des Haltestellenzugangs hinsichtlich Sicherheit, Hindernisfreiheit und Komfort wird die Zugänglichkeit und Erschliessung des ÖV mit dem Fussverkehr gewährleistet. Bestehende Mängel der Zugänglichkeit sowie Ausgestaltung der Haltestellen sind behoben bzw. werden laufend optimiert.

Im Sinne des **Freizeit- und Tourismusverkehrs** ist die Ausgestaltung und Zugänglichkeit der lokalen Drehscheiben Freizeit (u.a. Flüelen Eggberge, Schattdorf Haldi, Attinghausen Brüsti und Bürglen Brügg) von grosser Bedeutung. Der Umstieg zwischen Bus und Seilbahn ist optimiert und die Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr sicher gewährleistet und mit

entsprechender Infrastruktur ausgestaltet. Die Erreichbarkeit der Seilbahnen mit ÖV wird gefördert. Um ein Umstieg auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr mit dem Bus, Fuss- und Veloverkehr) zu erreichen, soll im Rahmen einer regional abgestimmten Planung die einheitliche Bewirtschaftung der dortigen öffentlichen Parkierung geprüft werden.

7.3.4 VV Veloverkehr



VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen

Mittels **kantonalem Velowegnetz** wird die gesamte Agglomeration für den Veloverkehr erschlossen, die Siedlungsgebiete miteinander verbunden und die wichtigsten öffentlichen Nutzungen, Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete, Naherholungsgebiete und Freizeitanlagen sowie bedeutende Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs und multimodale Verkehrsdrehscheiben angebunden. **Rückgrat des Velowegnetzes** innerhalb der Agglomeration **bildet der Nord-Süd-Korridor**, welcher sich zwischen Flüelen und Amsteg erstreckt und den Kantonsbahnhof sowie wichtige Arbeitsplatzgebiete und Entwicklungsschwerpunkte sowie Ortszentren erschliesst. Hauptverbindungen binden an den Korridor an und stellen Querverbindungen in alle Siedlungsgebiete sicher. Durch die Entlastung der historischen Ortsdurchfahrt in Altdorf vom motorisierten Verkehr und der Umgestaltung des Strassenraums kann das **Velopotential auf der Achse zwischen Flüelen über das Zentrum von Altdorf und Schattdorf** bis nach Erstfeld erhöht und zur zentralen Veloverbindung im Talboden entwickelt werden.

Das Velowegnetz wird durch **Nebenverbindungen** verfeinert. Diese dienen der Feinerschliessung des Siedlungsgebiets, binden an die Hauptverbindungen an und bilden ergänzende direkte Verbindungen abseits der Kantonsstrassen.

Das kantonale Velowegnetz gewährleistet eine sichere, durchgängige und den gängigen Standards entsprechende Infrastruktur sowohl entlang der Strecken als auch an Knoten. Die Ausgestaltung richtet sich an den gängigen **Normen und Planungshilfen gemäss ASTRA**. Erhobene Schwachstellen werden behoben und Veloinfrastrukturen laufend überprüft und ausgebaut. Das kantonale Velowegnetz wird ausreichend signalisiert, so dass es intuitiv für alle (v.a. Ortsunkundige und Personen, die selten mit dem Velo unterwegs sind) ist.

VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen

Auf kommunaler Ebene werden die Velowegnetze laufend optimiert und ergänzt. Die **kommunalen Netze** vernetzen die Gemeinden in sich und **erschliessen lokale Ziele** wie öffentliche Nutzungen (Schulen, Freizeitangebote etc.). Sie bilden die Feinerschliessung der Siedlungsgebiete für den Veloverkehr. Die Gemeinden erstellen einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Velowegnetze innerhalb ihres Gemeindegebietes und überprüfen diese bei geänderten Verhältnissen, jedoch mindestens alle zehn Jahre, und passen sie nötigenfalls an.

Die **Ausbaustandards** orientieren sich an jenen des Kantons, um eine homogene Infrastruktur zu gewährleisten. Die Umsetzungsplanung orientiert sich an der aktuellen Sicherheit bzw. Befahrbarkeit der Verbindungen und berücksichtigt die Strassensanierungen.

VV3 – Die Qualität des Freizeitverkehrs Velo sichern

Zwei **nationale Veloland-Routen** führen durch die Agglomeration und bilden die Grundlage des Velofreizeitverkehrs im Bearbeitungsperimeter. Während die Alpenpanorama-Route (Route Nr. 4) auf der Kantonsstrasse durch Altdorf und Bürglen über den Klausenpass geführt wird, liegt die Nord-Süd-Route (Route Nr. 3) abseits der Kantonsstrasse. Die Route entlang der Reuss bildet eine Alternative zum kantonalen Velowegnetz auf der Verbindung zwischen Flüelen und Amsteg und wird durch Nebenverbindungen des kantonalen Netzes an die Siedlungsgebiete angebunden. Aufgrund der Bedeutung und nationaler Ausstrahlung werden die Freizeitrouten laufend geprüft und nach Bedarf optimiert. Vor allem die Route Nr. 3 über den Klausenpass wird aufgrund der Schnittstelle mit dem kantonalen Velowegnetz Alltagsverkehr und der Führung auf der Kantonsstrasse einer wichtigen Bedeutung beigemessen. Infolge ihrer Qualität und Lage sind diese Veloland-Routen **auch für den Alltagsverkehr relevant** und ergänzen das kantonale Velowegnetz.

Neben den Veloland-Routen besteht im Bearbeitungsperimeter ein dichtes Netz an **Mountain-bike-Routen**. Hinsichtlich Vereinbarkeit zwischen Mountainbike-Route und kantonalem Velowegnetz Alltagsverkehr wird im Talboden ein besonderes Augenmerk gelegt.

VV4 – Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze zur Verfügung stellen

Bei wichtigen Zielen des Veloverkehrs wie ÖV-Haltestellen, öffentlichen Bauten und Anlagen sowie Naherholungsgebieten werden sichere, qualitativ hochwertige und ausreichende **öffentliche Veloabstellplätze** zur Verfügung gestellt. Dabei werden die verschiedenen Velotypen sowie die unterschiedlichen Parkierungsarten (Langzeitparkierung / Kurzzeitparkierung) beachtet. Im Rahmen der Elektromobilität und der steigenden Bedeutung der E-Bikes werden Ladestationen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt. Die Gemeinden regeln in ihren Bau- und Zonenordnungen die minimale Anzahl an Veloabstellanlagen für öffentliche Nutzungen.

Auch Private Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten bieten ausreichend gut ausgestattete **private Veloabstellplätze** an gut erreichbaren Lagen an und sind auf die Anforderungen verschiedener Velotypen (u.a. E-Bikes, Velo mit Anhänger) ausgerichtet. Die Gemeinden regeln in ihren Bau- und Zonenordnungen die minimale Anzahl an Veloabstellanlagen für private Nutzungen.

7.3.5 FV Fussverkehr

Zur Teilstrategie Fussverkehr besteht kein separater Plan. Der Inhalt der Teilstrategie Fussverkehr wird in den übrigen Teilstrategie-Plänen abgehandelt.

FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Innerhalb des Siedlungsgebiets wird der **Fussverkehr als Verkehrsmittel der kurzen Wege** in den Fokus gerückt. Die Verkehrsinfrastruktur wird so ausgerichtet, dass für den Fussverkehr ein sicheres und qualitativ hochstehendes Angebot besteht. Dabei gilt es ein engmaschiges und durchlässiges Fusswegnetz mit sicheren und gemäss Potential ausreichend dimensionierten Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Vor allem in den **Zentrumsbereichen, Ortskernen und Orten mit hohem Fussverkehrspotential** spielt nicht nur die Sicherheit des Fussverkehrs eine zentrale Rolle, sondern auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zum kurzen oder längeren Verweilen. Durch die Sicherstellung eines **flächendeckenden Fusswegnetzes** wird die Erschliessung des gesamten Siedlungsgebiets gewährleistet. Dabei wird vor allem auf die Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (u.a. hinsichtlich mangelhafter oder fehlender Quermöglichkeiten oder Längsverbindungen) sowie die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete sowie der Ortszentren geachtet.

Zur Gewährleistung der Sicherheit im Fussverkehr werden die erhobenen **Schwachstellen mit geeigneten Massnahmen zeitnah behoben**. Diese umfassen einerseits punktuelle Massnahmen und andererseits die Umgestaltung ganzer Strassenräume zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur. In Räumen, in welchen in nächster Zeit keine umfassende Umgestaltung des Strassenraumes ansteht, werden erhobene Schwachstellen mittels kleinerer Sofortmassnahmen entschärft. Die Ausgestaltung der Fussverkehrsinfrastrukturen werden laufend auf mögliche Sicherheitsdefizite überprüft und Schwachstellen behoben.

Mittels eines sicheren **Grundangebots** werden die Fussverkehrsverbindungen zwischen den verschiedenen Siedlungsgebieten gewährleistet. Weiter wird die **Anbindung an die Naherholungsgebiete** (u.a. Urnersee / Reussdelta, Schächenwald oder entlang Talflanken) sichergestellt, wobei auf das hohe Fussverkehrspotential hinsichtlich Sicherheit und Ausgestaltung geachtet wird. Neben den Fussverkehrsverbindungen entlang der Hauptachsen wird das Fusswegnetz mit Verbindungen abseits von Kantonsstrassen ergänzt.

FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum

Neben einem guten Wegnetz ist für den Fussverkehr der **Aufenthalt im öffentlichen Raum** wesentlich. Öffentliche Räume sind vor allem in Gebieten mit erhöhtem Fussverkehrspotential wie Zentren und Ortskernen aber auch in Wohngebieten Lebensräume, Begegnungsplätze und Verweilorte. Bei der **Gestaltung von Plätzen und Strassenräumen wird der Aufenthaltsqualität im Raum verstärkt Rechnung** getragen. Dabei ist im Rahmen einzelner Projekte für die verschiedenen Räume eine Interessensabwägung zwischen den Bedürfnissen der

einzelnen Verkehrsmittel, dem Aufenthalt im Raum sowie den angrenzenden Nutzungen durchzuführen.

7.3.6 GÜ Güterverkehr

GÜ1 – Strassengüterverkehr vom übrigen Verkehr entflechten

Grundsätzlich ist der Strassengüterverkehr, analog zum motorisierten Individualverkehr, so lange wie möglich **auf dem übergeordneten Strassennetz** zu führen. Vor allem die Quartiere, Zentren und Ortskernen sind vom siedlungsfremden Güterverkehr (Transitverkehr) zu befreien. Be- und Entladevorgänge finden auf dafür bezeichneten Räumen statt und **beeinträchtigen den Verkehrsfluss** im öffentlichen Verkehr, im Fuss- und Veloverkehr und im motorisierten Verkehr so wenig wie möglich.

GÜ2 – Güterverkehr auf die Schiene verlagern und Verladeinfrastruktur erhalten

Der **Gütertransport von schweren Gütern ab den Arbeitsplatzgebieten** mit Gewerbe und Industrie erfolgt wo möglich über die Schiene. Vorhandene Verladeanlagen und Anschlussgleise werden im Einklang mit dem Kantonalen Richtplan erhalten und zusätzliche Anschlussgleise geprüft.

8 Erläuterung der Konzeption WOV und ESP Arbeiten

Zur Veranschaulichung der Gesamtverkehrskonzeption «WOV» sowie der themenübergreifenden Konzeption der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP) werden diese Schwerpunktthemen nachfolgend detaillierter beschrieben und dargestellt. Die Beschreibungen und Karten dienen dem Verständnis der verschiedenen bereits umgesetzten, noch anstehenden oder im Rahmen der 5. Generation eingebrachten Massnahmen.

8.1 Verkehrssystem WOV und flankierende Massnahme

Durch die West-Ost-Verbindungsstrasse WOV und dem vorgesehenen Halbanschluss Altdorf Süd²⁰ entsteht zwischen der nationalen Hauptstrasse H17 (Klausenpassestrasse) und der Nationalstrasse A2 eine direkte Verbindung. Das Siedlungsgebiet im Agglomerationskern wird möglichst direkt über das übergeordnete Strassennetz erschlossen, die Ortsdurchfahrten insbesondere die Zentren Altdorf und Schattdorf werden verkehrlich entlastet und weitgehend von Durchgangsverkehr befreit. Das Verkehrssystem entspricht den Zielen des kantonalen Verkehrsplans und der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK).

Zur Lenkung des motorisierten Verkehrs über die WOV und den Halbanschluss sind flankierende Massnahmen notwendig. Diese umfassen unter anderem die Umgestaltung einzelner Knoten mit Anpassungen des Vortrittsregimes sowie Änderungen des Temporegimes verbunden mit Massnahmen zur Umgestaltung von Strassenräumen (Tempo 30- und Begegnungszone). Für die flankierenden Massnahmen zur WOV sieht der Verkehrsplan eine schrittweise Realisierung vor, in Abhängigkeit der verfügbaren Mittel und je nach Dringlichkeit. Die gewünschte Lenkungswirkung soll mit den kleinstmöglichen Eingriffen erzielt werden können, bevor einschneidendere Massnahmen mit entsprechenden finanziellen Herausforderungen realisiert werden.

Folgende Massnahmen sind im Zusammenhang mit dem Verkehrssystem WOV vorgesehen bzw. zu grossen Teilen bereits beschlossen:

- **Verlegung der Nationalen Hauptstrasse H2 aus Altdorf²¹:** Ab Kreisel Flüelen wird die Signalisation in Richtung Bürglen und Schattdorf angepasst. Der Verkehr wird über die neuklassierte nationale Hauptstrasse H2 (Industriestrasse) geführt, abseits des Siedlungsgebiets. Die Umlegung ist notwendige Voraussetzung für die Realisierung weiterer flankierender Massnahmen entlang der Flüelerstrasse und im Zentrum von Altdorf.

²⁰ Der Halbanschluss Altdorf Süd ist noch nicht realisiert. Die Baudirektion geht nach wie vor davon aus, dass der für das Gesamtverkehrskonzept wichtige Halbanschluss realisiert wird. Das ASTRA führt im Jahr 2025 als Grundlage für die Überarbeitung des Projekts verschiedene Lärm- und Luftqualitätsmessungen durch. Der Realisierungszeitpunkt hängt vom Verlauf des Entscheidungs- und Planungsprozesses des ASTRA sowie dem Eingang und der Behandlung möglicher Einsprachen ab. Derzeit rechnet die Baudirektion mit einer Realisierung frühestens im Jahr 2029.

²¹ Die Führung über die Industriestrasse bekommt vor allem bei (noch) nicht realisiertem Halbanschluss eine zentrale Bedeutung hinsichtlich Lenkung des motorisierten Verkehrs ausserhalb des Siedlungsgebiets.

- **Umgestaltung Flüelerstrasse:** Die Flüelerstrasse wird zwischen Kreisel Flüelen und Altdorf, Spitalstrasse angepasst und zu einem siedlungsorientierten Strassenraum umgestaltet. Die Fahrbahn wird verschmälert und die Achse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr aufgewertet.
- **Einführung Tempo 30 in Altdorf:** Das Zentrum von Altdorf (Gotthardstrasse ab Frauenkloster, Tellsgasse ab Herrengasse und Bahnhofstrasse ab Seedorferstrasse) wird als Tempo 30-Zone signalisiert.
- **Einführung Begegnungszone in Altdorf:** Im Kern des Zentrums von Altdorf (Schmiedgasse, Tellsgasse und Rathaus) wird eine Begegnungszone (Tempo 20) eingeführt. In der Begegnungszone besteht ein Lastwagen-Fahrverbot (Zubringerdienst gestattet).
- **Umgestaltung Altdorfer Zentrum:** Der Kern des Zentrums von Altdorf bzw. der Strassenraum innerhalb der Begegnungszone wird flächig umgestaltet und für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.
- **Abklassierung Gotthardstrasse in Altdorf:** Als Folge der Verlegung der nationalen Hauptstrasse H2 aus Altdorf wird die Gotthardstrasse, Abschnitt Spitalstrasse bis Kreisel Kollegi zur Gemeindestrasse abklassiert.
- **Gotthardstrasse, Änderung des Vortrittsregimes:** Zwischen Kreisel Kollegi und Grundgasse / Grenzgasse wird ein «rechts-rechts-System» eingeführt, wodurch auf diesem Abschnitt Störungen durch Links-Abbieger eliminiert und der Verkehrsfuss auf der Gotthardstrasse im Abschnitt zwischen WOV und Klausenpassstrasse (nationale Hauptstrasse H17) verbessert wird.
- **Verkehrsführung Kreisel Schächen:** Die Gotthardstrasse wird beim Kreisel Schächen nicht direkt an die Kreisverkehrsfläche, sondern indirekt über die Dorfstrasse angebunden. Somit wird für den Durchgangsverkehr die Fahrt über die Gotthardstrasse weniger attraktiv bzw. der Verkehr über die WOV gelenkt, wobei die Erschliessung des Gebiets gewährleistet bleibt.
- **Gotthardstrasse, Schattdorf – Änderung des Vortrittsregimes Knoten Adlergartenstrasse und Knoten Militärstrasse:** Entlang der Gotthardstrasse wird beim Knoten Adlergartenstrasse sowie beim Knoten Militärstrasse die vortrittsberechtigte Hauptrichtung angepasst (vgl. Kapitel 8.2.2. Mittels Änderung des Vortrittsregimes wird einerseits der Widerstand für den Durchgangsverkehr auf der Gotthardstrasse erhöht und andererseits der Ziel- und Quellverkehr aus dem Industriegebiet auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt.
- **Temporeduktion Gotthardstrasse, Schattdorf:** Auf der Gotthardstrasse wird im Abschnitt zwischen Militärstrasse und Landsgemeindestrasse die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h reduziert.
- **Erschliessung ESP und Kreisel Rossgiessen:** Das Gebiet Rossgiessen (verkehrsintensive Einrichtungen) wird mit dem Kreisel Rossgiessen direkt an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen (vgl. Kapitel 8.2.2. Durch die Lenkung in Richtung WOV und Nationalstrasse anstatt über die Achse Gotthardstrasse wird das Siedlungsgebiet von Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlastet.

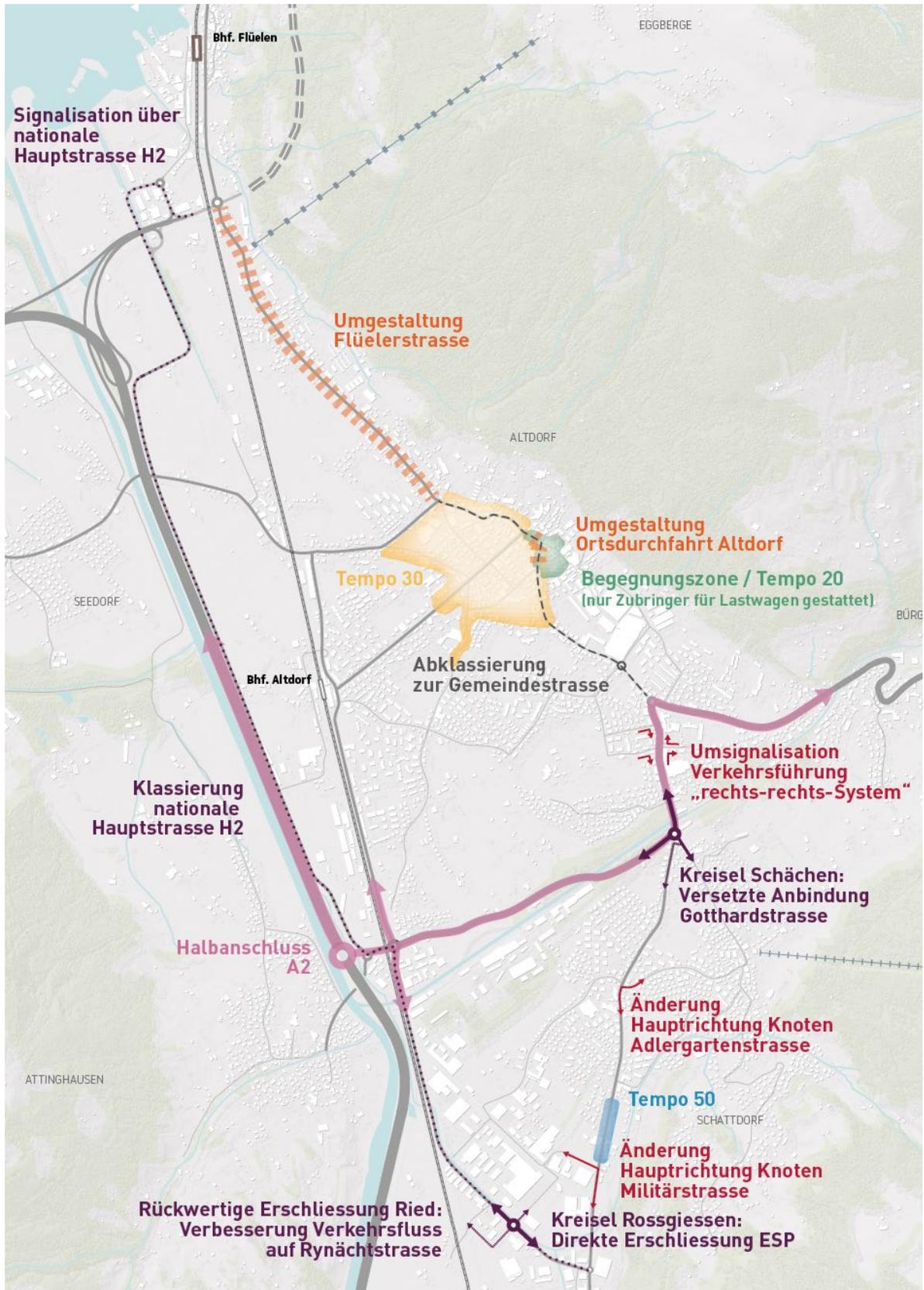
- **Rückwärtige Erschliessung Ried Schattdorf:** Die Erschliessung des Gewerbegebiet Ried erfolgt rückwärtig über den Kreisel Rossgiessen (vgl. Kapitel 8.2.2. Durch die Entlastung der Rynächtstrasse vom Logistikverkehr (Be- und Entladen entlang Rynächtstrasse) wird der Durchfahrtswiderstand verringert und die Leistungsfähigkeit auf dem übergeordneten Strassennetz erhöht.

Nicht in nachfolgender Karte eingezeichnet sind bereits umgesetzte bzw. weitere noch nicht beschlossene Massnahmen. In vielen Quartieren der Gemeinden Altdorf und Schattdorf gelten schon heute Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, auf der Attinghauserstrasse 40 km/h. Gemäss Gesamtschau Verkehr der Gemeinde Schattdorf²² ist beispielsweise je nach Entwicklung des Verkehrs nach Eröffnung der WOV auch Tempo 30 in der Rüttistrasse angedacht. Weiter sind auf der Gotthardstrasse eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen vorgesehen (Signalisation und Markierungen). In einem zweiten Schritt – je nach Wirkung der Signalisations- und Markierungsmassnahme – sind auf der Gotthardstrasse auch bauliche Massnahmen denkbar.

*Für das Verkehrssystem WOV sind folgende Massnahmen der 5. Generation relevant:
GV5.2, GV5.3, GV5.6, GV5.7, GV5.8, GV5.9, GV5.10, FV5.1.5, FV5.1.6, ÖV5.1/2, S5.2.1, S5.2.2, ÜM5.1, ÜM5.2, ÜM5.5*

²² Gemeinde Schattdorf (2021), Gesamtschau Verkehr Schattdorf.

Abbildung 8-1: Fokus WOV und flankierende Massnahmen



8.2 Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

8.2.1 Areal Werkmatt Uri (ESP Urner Talboden)

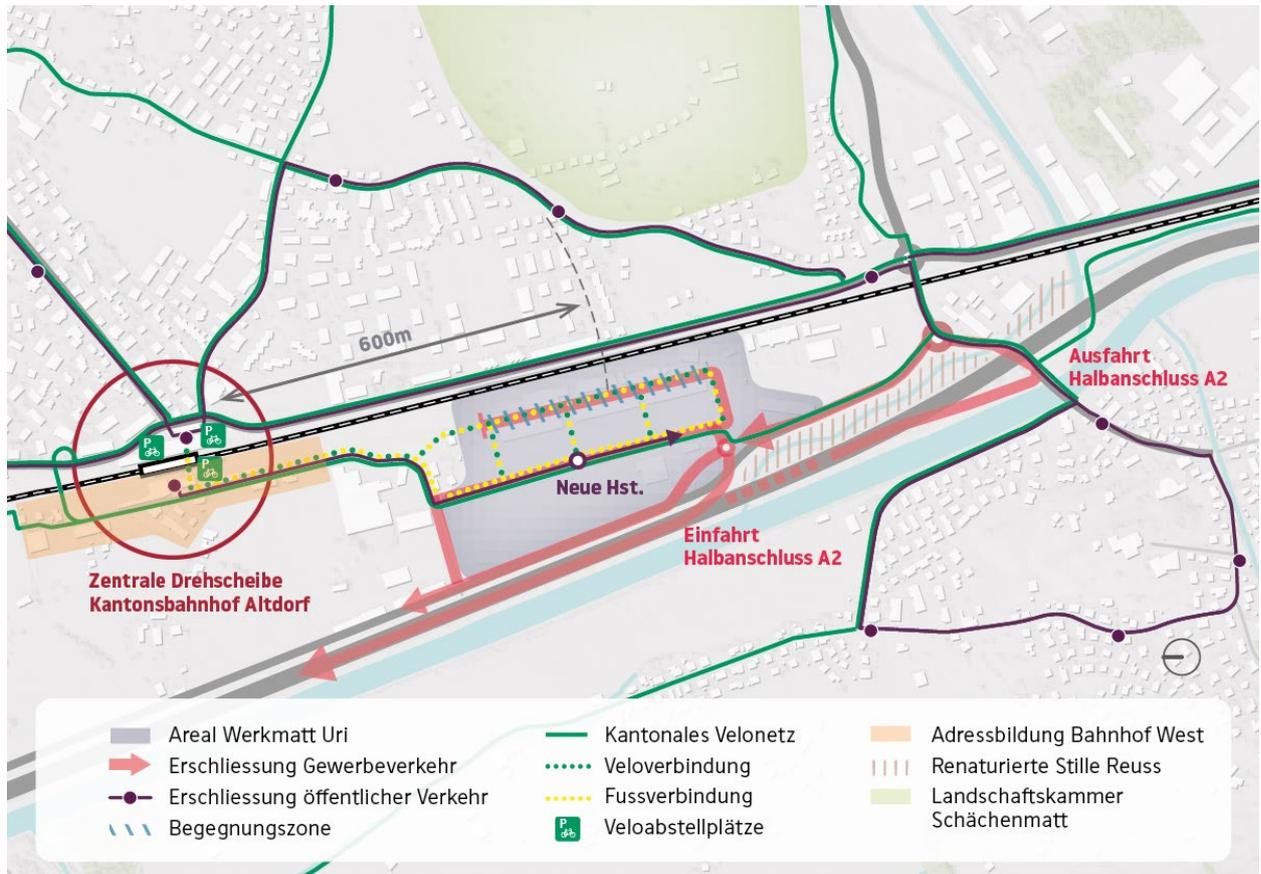
Das Areal Werkmatt Uri ist Teil des Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden und liegt circa 400 – 900 m südlich des Bahnhofs Altdorf zwischen Nationalstrasse A2 und Bahngleisen. Das Gebiet soll etappenweise zu einem dicht genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Bis 2040 sollen hier bis zu 1'500 neue Arbeitsplätze entstehen. Zusammen mit der von der Gemeinde Altdorf angestrebten Arrondierung der Gewerbezone Ey (vgl. Massnahme S5.4.1) und der Adressbildung im Bereich Bahnhof West entsteht im Westen der Gemeinde ein attraktives Gewerbegebiet, das gut an das übergeordnete Strassennetz und den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Im Jahr 2026 startet in der Werkmatt Uri mit der Entwicklung zwei neuer Baufelder (vgl. Massnahme S5.4.2) der nächste bedeutende Entwicklungsschritt. Die Planung zur Entwicklung weiterer Baufelder läuft.

Im Rahmen verschiedener Projekte wird die Erschliessung des Gebiets für alle Verkehrsmittel verbessert und das Gebiet optimal in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden (vgl. u.a. Massnahmen GV5.2, GV5.7, ÜM5.1, ÜM5.2). Ein dichtes Fusswegnetz erstreckt sich über das gesamte Gebiet und schliesst im Norden an die zentrale Drehscheibe Kantonsbahnhof Altdorf an. Der Fussverkehr wird mehrheitlich auf separaten Infrastrukturen oder im Mischverkehr einer Begegnungszone geführt. Eine kantonale Veloverbindung führt durch das Gebiet und stellt optimale Verbindung an den Bahnhof Altdorf sowie an das kantonale Velowegnetz bzw. an alle Agglomerationsgemeinden sicher. Innerhalb des Gebiets bestehen auf allen Strassen sichere Veloverbindungen, die Erschliessung durch den Veloverkehr wird im gesamten Gebiet sichergestellt. Im Zentrum der Werkmatt Uri ist eine Bushaltestelle geplant, welche das Gebiet für den öffentlichen Verkehr erschliesst. Die Bushaltestelle wird in die Linienführung des Tell- sowie des Winkelriedbus einbezogen, wodurch eine direkte ÖV-Verbindung zwischen Arbeitsplatzgebiet und Luzern bzw. Stans entsteht. Mit Inbetriebnahme des geplanten Halbanchlusses Altdorf Süd wird das Gebiet direkt durch die Nationalstrasse A2 erschlossen. Negative Auswirkungen des Güterverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs auf das Siedlungsgebiet werden minimiert.

Im südlichen Bereich grenzt die Werkmatt Uri an die renaturierte Stille Reuss an. Die Lebensräume der geplanten Grünflächen innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes sollen sich daran, wie auch an der gegenüberliegenden Landschaftskammer Schächenmatt, orientieren und vernetzend wirken.

Für den ESP Urner Talboden sind folgende Massnahmen der 5. Generation relevant: GV5.2, GV5.7, ÜM5.1, ÜM5.2, FV5.1.4, FV5.1.5, FV5.1.6, S5.4.1, S5.4.2, GV5.12, Z5.2

Abbildung 8-2: Fokus Areal Werkmatt Uri



8.2.2 ESP Schattdorf / Bürglen

Der ESP Schattdorf / Bürglen liegt im Südwesten des Siedlungsgebiets von Schattdorf und erstreckt sich über das Gebiet zwischen der Nationalstrasse A2 im Westen, der Gotthardstrasse im Süden sowie den Schächen im Norden. Der Entwicklungsschwerpunkt umfasst sowohl Gemeindegebiet von Bürglen wie auch von Schattdorf.

In den letzten Jahren wurden im ESP Schattdorf / Bürglen verschiedene neue Industrie- und Gewerbebauten entwickelt oder sind aktuell in Planung. Sowohl auf dem Neuland-Areal (Gemeindegebiet Bürglen) als auch dem RUAG-Areal, dem Areal Rossgiessen und dem Gewerbegebiet Ried (Gemeindegebiet Schattdorf) sind Arealentwicklungen und Neuansiedlungen geplant. Die Gemeinde Bürglen erarbeitet im Jah 2025 ihr Siedlungsleitbild, welches u.a. die Weiterentwicklung des Neuland-Areals abhandelt. In der Gemeinde Schattdorf wurden im Herbst 2024 mit der Teilrevision der Nutzungsplanung die planerischen Grundlagen für die Weiterentwicklung des RUAG-Areals geschaffen. Im Rahmen einer Eigenleistung plant die Gemeinde Schattdorf die rückwertige Erschliessung des Gewerbegebiet Ried (siehe Massnahme GV5.8). Die bestehenden Gewerbegebiete werden heute direkt ab Rynächtstrasse erschlossen, was sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Kapazität der Strasse beeinflusst. Weiter wird durch die rückwärtige Erschliessung die Voraussetzung geschaffen, dass die Betriebe ihre Wachstumsabsichten realisieren können.

Das Gebiet Rossgiessen im ESP Schattdorf / Bürglen ist bereits heute ein wichtiger Arbeitsplatzstandort und umfasst mit dem Tellpark, dem Jumbo und der Landi mehrere publikumsintensive Nutzungen. Das Gebiet Rossgiessen ist der einzige Standort im Kanton, an welchem neue verkehrsentensive Einrichtungen zulässig sind (vgl. kantonaler Richtplan). Aktuell ist die Erschliessung des Gebiets jedoch für alle Verkehrsmittel wenig zweckmässig. Das Gebiet ist nur an den Rändern an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, das Wegnetz für Fuss- und Veloverkehr ist lückenhaft und die Erschliessung für den MIV erfolgt heute entweder über den Knoten Kastelen oder die Gotthardstrasse. Aufgrund der geplanten Weiterentwicklungen im gesamten ESP und dem daraus resultierenden Mehrverkehr ist eine angepasste und effiziente Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln unabdingbar.

Mit der Eröffnung des geplanten Autobahnhalbinschlusses Altdorf Süd wird das Gebiet über die Rynächtstrasse (Umfahrungsstrasse) direkt ab der Nationalstrasse A2 in Richtung Norden und Süden erschlossen. Durch die West-Ost-Verbindungsstrasse besteht eine Anbindung ins Schächental Richtung Klausenpass. Das Gebiet Rossgiessen mit den publikumsintensiven Nutzungen ist aktuell über eine Stichstrasse an die Militärstrasse angebunden, eine direkte Anbindung an die Hauptachse (Rynächtstrasse) ist weder für den Fuss- und Veloverkehr noch den motorisierten Verkehr vorhanden. Zur Entlastung des Knoten Kastelen, der Militär- und Gotthardstrasse und einer direkteren Erschliessung der publikumsintensiven Einrichtungen (Tellpark, Jumbo, Landi, Ottos) ist mit dem Kreisell Rossgiessen eine direkte Anbindung an die Rynächtstrasse vorgesehen. Durch die direkte Anbindung an das übergeordnete Strassennetz werden die negativen Auswirkungen des Güterverkehrs sowie des motorisierten Individualverkehrs, welcher durch die publikumsintensiven Nutzungen angezogen wird, minimiert. Eine Anfahrt über das Siedlungsgebiet von Schattdorf (Gotthard-, Dorf- und Adlergartenstrasse) oder durchs Industriegebiet wird hinfällig. So gewährleistet der Kreisell Rossgiessen, dass die WOV

sowie der Halbanschluss Altdorf Süd ihre volle Wirkung entfalten und eine schnelle Verlagerung des MIV und Güterverkehrs aufs übergeordnete Strassennetz stattfinden kann. Ergänzend entsteht mit dem Kreisel Rossgiessen auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein Übergang über den Gewässerraum der Stillen Reuss und eine direkte Anbindung an die Rynächtstrasse sowie das angrenzende Gewerbegebiet Ried. Eine bestehende Netzlücke im kantonalen Velowegnetz kann dadurch geschlossen werden.

Die ÖV-Erschliessung des Gebiets erfolgt über mehrere Bushaltestellen, welche durch verschiedene Linien an den Kantonsbahnhof Altdorf als zentrale Drehscheibe sowie an die Siedlungsgebiete Schattdorf, Altdorf, Bürglen und Erstfeld angebunden sind. Neben den bereits bestehenden Bushaltestellen Rossgiessen (Gotthardstrasse) und Chastelen (Umfahrungs-/Militärstrasse) ist an der Rossgiessenstrasse eine zusätzliche Haltestelle (Bushaltestelle Ried, Massnahme ÖV5.3) im Zentrum des Gebiets geplant. Durch die neue Bushaltestelle und der Zugang zur Haltestelle über den Kreisel Rossgiessen wird die ÖV-Erschliessung verbessert und insbesondere die ÖV-Erschliessung des Gewerbegebiets Ried gewährleistet. Der konkrete Einbezug ins bestehende Busnetz ist noch nicht vollständig geklärt, wird jedoch Gegenstand der nächsten Planungsschritte sein.

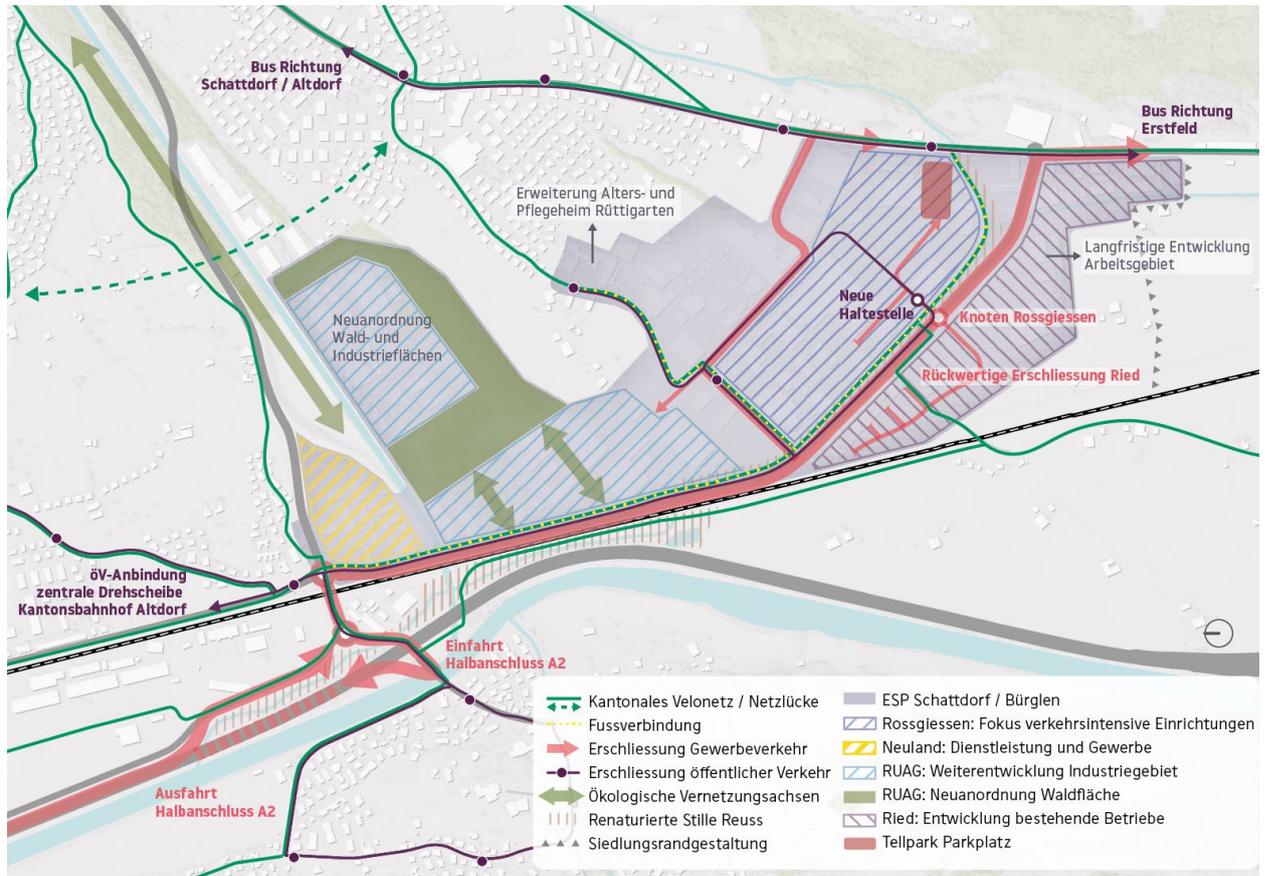
Die Hauptschliessung für den Veloverkehr bildet die kantonale Velohauptverbindung, welche entlang der Stillen Reuss durch das Entwicklungsgebiet führt. Querend zur Hauptverbindung verdichten kantonale Nebenverbindungen die Veloerschliessung des Gebiets, einerseits über die Rüttistrasse in Richtung Siedlungsgebiet von Schattdorf sowie über den Kreisel Rossgiessen auf die andere Seite der Stillen Reuss ins Gewerbegebiet Ried. Durch die Anbindung an das kantonale Velowegnetz entstehen Verbindungen in die gesamte Agglomeration.

Die teilweise renaturierte Stille Reuss durchfliesst den ESP und bildet dadurch eine wertvolle Grünachse im Gewerbequartier. Der Schächenwald und die neuangeordnete Waldflächen im Areal stellen ebenfalls wichtige ökologische Vernetzungsachsen dar. Im Süden bildet der ESP den Siedlungsrand in die angrenzende Landschaftskammer und soll daher als wertvoll und vielschichtigen Übergangsbereich ausgestaltet werden.

Das Verkehrsaufkommen beim Rossgiessen auf der Rynächtstrasse lag in den letzten Jahren im DTV-Querschnitt bei rund 6'000 Fahrzeugen. Bis ins Jahr 2040 wird der Verkehr gemäss kantonalem Verkehrsmodell (mit WOV, Halbanschluss und Flama 1. Etappe; ohne Kreisel Rossgiessen und Rückwertige Erschliessung Ried) um etwa 2'000 Fahrzeuge auf etwa 8'000 ansteigen. Auf der Umfahrungsstrasse beim Knoten Kastelen liegt das aktuelle Aufkommen bei etwa 12'000 Fahrzeugen pro Tag.

Für den ESP Schattdorf / Bürglen sind folgende Massnahmen der 5. Generation relevant: ÜM5.1, ÜM5.2, GV5.3, GV5.8, ÖV5.3, S5.4.5, S5.4.4, S5.4.3, FV5.1.5, GV5.12, Z5.2, ÜM5.1, ÜM5.2

Abbildung 8-3: Fokus ESP Schattdorf / Bürglen



8.2.3 ESP Erstfeld Gygen

Der ESP Erstfeld / Gygen liegt im Norden der Gemeinde Erstfeld circa 1.5 km von der regionalen Verkehrsdrehscheibe Erstfeld entfernt und direkt am Anschluss der Nationalstrasse A2. Das Gebiet ist historisch gewachsen und präsentiert sich heute darum wenig strukturiert. Aktuell sind im Gebiet und im Umfeld verschiedene Gewerbebetriebe (u.a. Baugewerbe, Recycling, Fischzucht), Autowerkstätten, ein Verkehrsausbildungszentrum und die REGA-Basis angesiedelt. Das Potential des Arbeitsplatzgebiets soll in den nächsten Jahren ausgeschöpft werden (vgl. Massnahme S5.4.6/7) und insbesondere für lokal ansässige Betriebe neue Entfallungs- und Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Die Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets erfolgt in Abstimmung mit den weiteren Arbeitsplatzgebieten in Amsteg und Schattdorf / Bürglen.

Durch Flächenarrondierungen und Einzonungen von rund 9.5 ha Fläche wird ein kompaktes, dichtes und gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet entwickelt. In diesem Zusammenhang werden Aufenthaltsqualität, ÖV- und FVV-Erschliessung und die ökologische Vernetzung im Gebiet verbessert. Die durch die Entwicklungsabsichten beanspruchten Fruchtfolgeflächen (9.8 ha) müssen flächengleich kompensiert werden. Die Gemeinde Erstfeld hat dafür geeignete Kompensationsflächen (insgesamt 10.7 ha) bereits definiert. Im Rahmen der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet und die Nutzungsplanung im Gebiet vereinheitlicht. Die Entwicklung erfolgt in drei Etappen. Die erste Bauetappe, bei der rund 2.6 ha Fläche neu eingezont und weiterentwickelt werden, soll ab 2028 umgesetzt werden. Diese wird innerhalb der bestehenden Verkehrsinfrastruktur realisiert. Für die erste Etappe sind daher nur kleinere Anpassungen an der Erschliessung des ESP notwendig. Die Umsetzung der zweiten und dritten Etappe erfolgt circa ab 2033, respektive 2040. In diesem Zusammenhang wird die Erschliessung des ESP umfassend überarbeitet und optimiert.

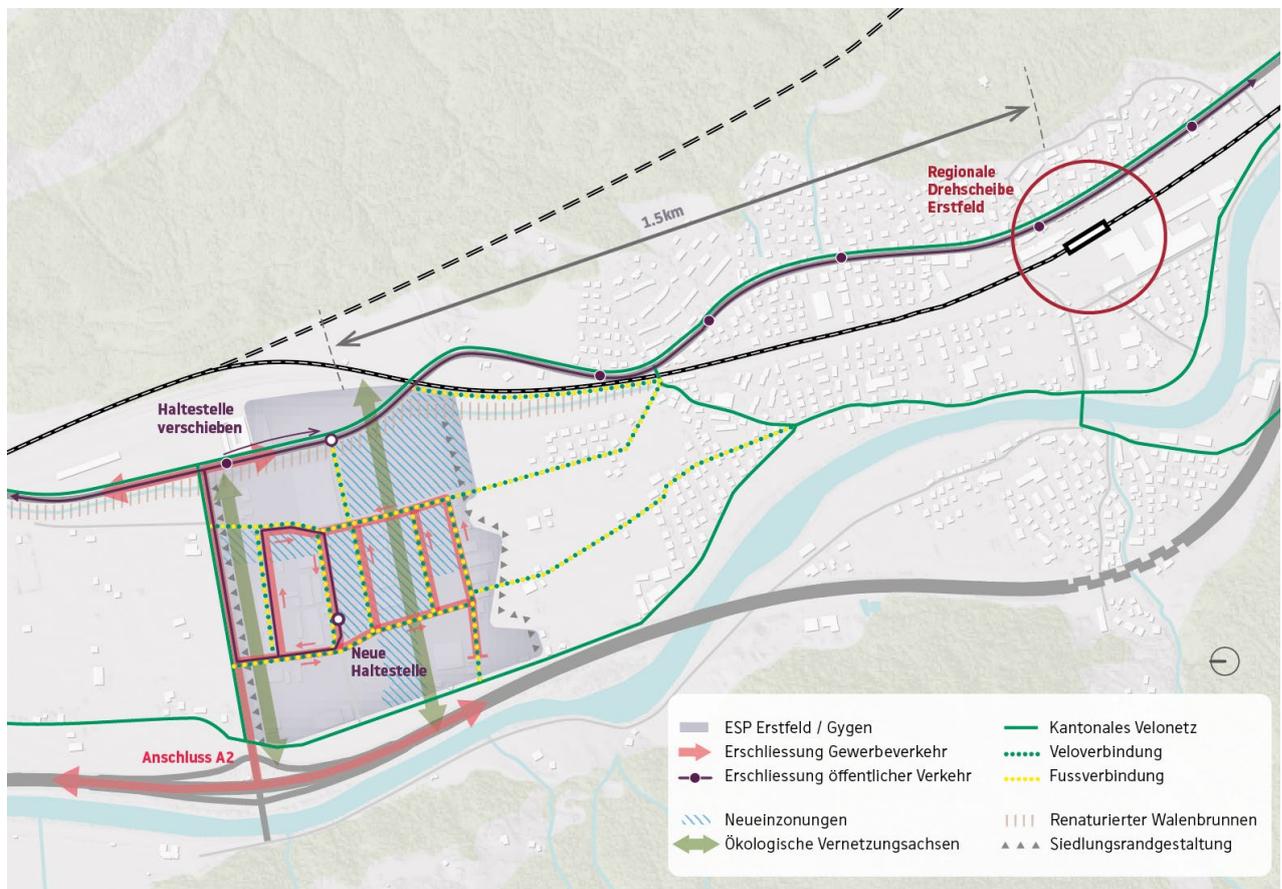
Aufgrund der Entwicklungen im Gebiet und dem daraus resultierenden Mehrverkehr ist eine Anpassung des bestehenden Erschliessungsregimes zentral. Durch die Lage des ESP in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss Erstfeld, kann der Gewerbe- und Pendlerverkehr direkt ab Nationalstrasse A2 ins Gebiet geleitet werden, sodass keine Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet ausfallen. Innerhalb des ESP erfolgt die gewerbliche Erschliessung über ein dichtes Strassennetz im Einbahnregime.

Aktuell ist der Entwicklungsschwerpunkt über die Haltestelle Lindenried an der Gotthardstrasse mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung ist die Verschiebung der Haltestelle Lindenried in Richtung Süden sowie die Bereitstellung zwei neuer Haltestellen geplant, eine im Zentrum des Gebiets und eine weitere im Norden des Entwicklungsschwerpunktes entlang der Gotthardstrasse beim Sport- und Freizeitgebiet Pfaffenmatt. Wie die neuen Haltestellen in das bestehende Busnetz eingebunden werden, ist Bestandteil der nächsten Planungsschritte. Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt über ein dichtes Wegnetz, welches sich über das gesamte Gebiet erstreckt und an das kantonale und kommunale Velowegnetz anschliesst sowie die Verbindung zur Haltestelle Lindenried und das Siedlungsgebiet Erstfeld sicherstellt. Ergänzend zur Erschliessung des Gewerbeverkehrs über das bestehende Strassennetz ist gemäss Kantonaem Richtplan die Erschliessung des Gebiets mit Anschlussgleisen zu prüfen.

Mit dem renaturierten Walenbrunnen durchfließt eine wertvolle Grünachse den ESP. Dadurch, dass dieser mittig in der offenen Landschaftskammer des Unteren Reusstals liegt, sind der nördliche und südliche Siedlungsrand sensibel auszugestalten. Die Siedlungsränder sollen mit den geplanten Grünflächen innerhalb des Areals zur Verbesserung der West-Ost-Vernetzung beitragen.

Für den ESP Erstfeld / Gygen sind folgende Massnahmen der 5. Generation relevant:
GV5.4, S5.4.6, S5.4.7, FV5.1.1, FV5.1.2, IM5.1, GV5.12, Z5.2

Abbildung 8-4: Fokus ESP Erstfeld / Gygen



9 Massnahmen im AP 5G

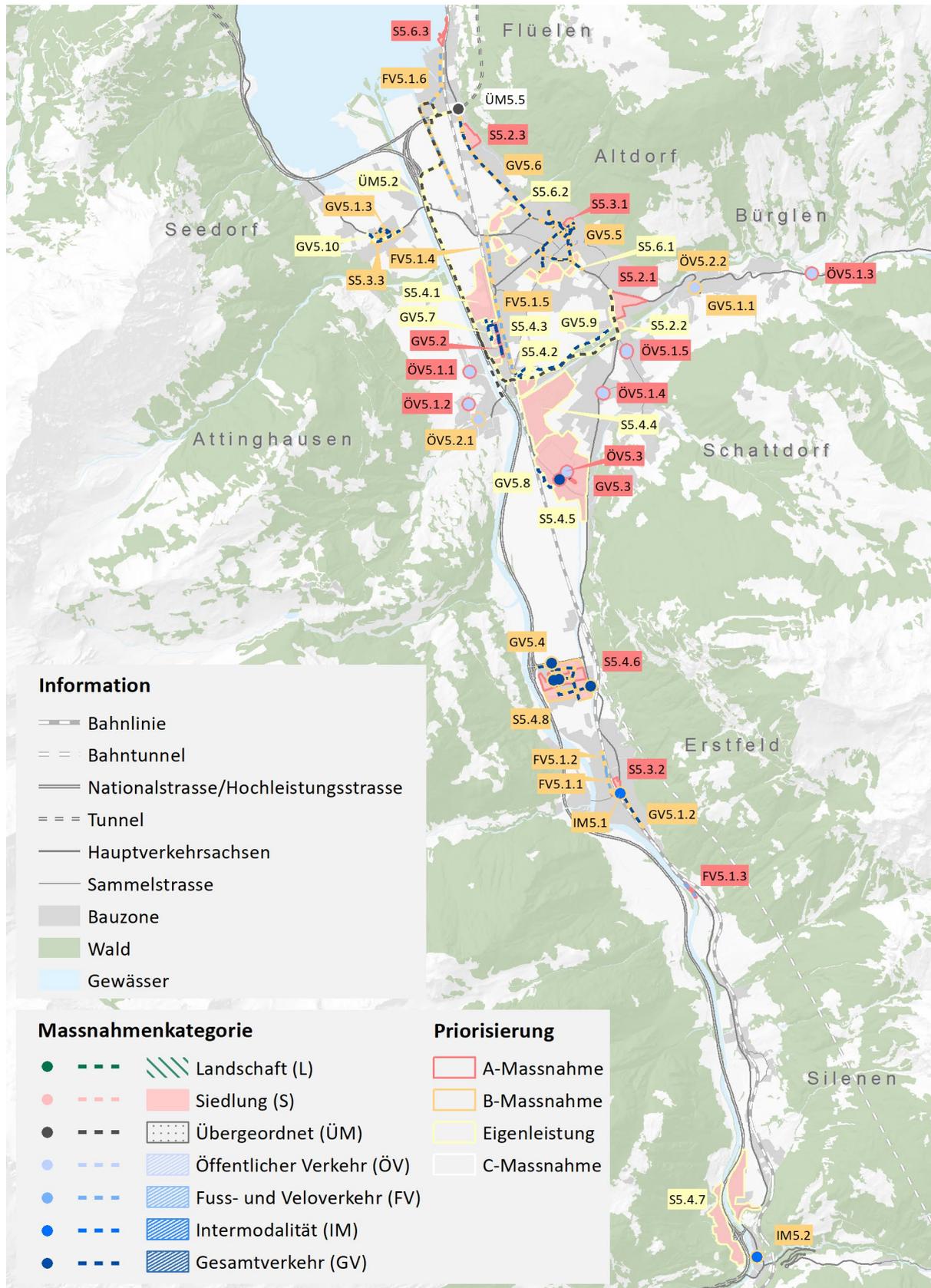
9.1 Übersicht und Erläuterung der Auswahl und Priorisierung

Die Auswahl und zeitliche Priorisierung der Massnahmen für die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal erfolgte auf Basis der folgenden Überlegungen:

- Der Handlungsbedarf mit hoher Priorität soll mindestens mit einer Massnahme im A- oder B-Horizont oder mit einer gleichwertigen Eigenleistung (zeitlich vor dem A-Realisierungshorizont) angegangen werden. Von diesem Ziel wurde Abstand genommen, wenn eine der nachfolgenden Anforderungen nicht erfüllt werden kann.
- Die zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen müssen die – nach Realisierungshorizont und Massnahmentyp differenzierten – Anforderungen gemäss RPAV zu Planungsstand, Bau- und Finanzreife erfüllen.
- Bauliche Massnahmen an Kantonsstrassen sind zeitlich und inhaltlich mit der Mittel- und Langfristplanung im Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) abzustimmen.
- Die finanziellen Möglichkeiten des Kantons und der Gemeinden sind zu berücksichtigen. Die aktuelle finanzielle Situation des Kantons ist angespannt. Derzeit wird ein Sparprogramm politisch ausgehandelt, welches im Entwurf auch die Gemeinden (Finanz- und Lastenausgleich) sowie den Realisierungszeitplan von Kernaufgaben und Verpflichtungen des Kantons betreffen könnte (z.B. normaler Kantonsstrassenunterhalt, behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen, Realisierung Velowegnetz). Die Gemeinden priorisieren derzeit beim Einsatz ihrer personellen und finanziellen Ressourcen vorwiegend anstehende kommunale Vorhaben (z.B. Schulhausplanung, Feuerwehr, Wasserversorgung) und befinden sich zudem mitten im Überarbeitungsprozess ihrer Siedlungsleitbilder.

Die folgende Abbildung zeigt die Massnahmen in einer Übersicht. Anschliessend an die Karte sind in den nachfolgenden Tabellen die Massnahmen pro Themenbereich in einer Übersicht zusammengefasst. Die Massnahmen sind im Detail im Massnahmenband (Beilage) beschrieben.

Abbildung 9-1: Massnahmenübersicht



9.2 Siedlung

Massnahmen im Bereich **Siedlung (S)** zeigen auf, wo die Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen unter Berücksichtigung von qualitativen und funktionalen Aspekten erfolgen soll.

Die Massnahme S5.1 soll die Grundlagen zur Innenentwicklung verbessern und wird als Eigenleistung (EL) umgesetzt. Die übrigen Massnahmen S5.2 bis S5.6 sind als Daueraufgaben weiterzuverfolgen, wobei die einzelnen Teilmassnahmen einem Zeithorizont (EL, A oder B) zugeordnet sind. Der angegebene Realisierungshorizont ist auf den aktuellen Planungsstand abgestimmt.

Abbildung 9-2: Massnahmen Siedlung

| Nummer | Massnahme | Inhalt / Teilmassnahmen |
|-------------|---|---|
| S5.1 | Innenentwicklungspotenzial erkennen | Ergänzung des Systems raum+ mit IEB, damit Innenentwicklungspotenziale besser erkannt und genutzt werden können (Zeithorizont A). |
| S5.2 | Schlüsselareale weiterentwickeln | Schlüsselareale an guten Lagen sollen zweckmässig umgenutzt bzw. entwickelt werden: <ul style="list-style-type: none"> – Grund / Brickermatte Altdorf / Bürglen: öffentliche Nutzungen (A) – Galgenwäldli / Gotthardstrasse Altdorf / Bürglen (ehem. Werkhof-Areal): Umnutzung, Verdichtung (EL) – Talstation Eggberge / Moosbad Altdorf (Freizeit und Tourismus) (A) |
| S5.3 | Zentren stärken | Konkrete Umsetzungsschritte zur Stärkung der Zentrumsfunktionen (z.B. Einkauf, Gastronomie, Geschäfte) sind in folgenden Gebieten geplant: <ul style="list-style-type: none"> – Areal Rosenberg Altdorf (A) – Ortszentrum Erstfeld (A) – Ortszentrum Seedorf (B) |
| S5.4 | Weiterentwicklung ESP, räumlich und zeitlich | ESP Unteres Reusstal: <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhof Altdorf: Arrondierung Gewerbezone (EL) – Werkmatt Altdorf: Entwicklung (EL) ESP Schattdorf / Bürglen: <ul style="list-style-type: none"> – Areal Neuland: Entwicklung, Profilierung (EL) – Areal RUAG: Entwicklung, Ökologie, Neuordnung Wald, Entwicklung (EL) – Ried / Rossgiessen: Entwicklung (EL) ESP Erstfeld / Gygen: Schaffen von Entwicklungsmöglichkeiten (Etappe 1: A, Etappen 2/3: B) ESP Amsteg: Amsteg/Gurtellen: Mobilisierung, Profilierung (EL) |
| S5.5 | Siedlungsökologie fördern | Entwicklung eines Biodiversitätskonzepts für die Gemeinde Erstfeld (EL) |
| S5.6 | Grün- und Freiräume | Schaffung qualitativ hochwertiger Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet: <ul style="list-style-type: none"> – Parkanlage Papilio Altdorf: extensive Landwirtschaft erleben (A) – Grüngürtel Altdorf: Vernetzung, durchgehendes Grünband) (EL) – Seeufer Flüelen: Freiräume, Begrünung, Ufergestaltung (A) |

9.3 Landschaft

Massnahmen im Bereich **Landschaft (L)** werden nicht zur Mitfinanzierung beantragt. Sie sind mit der Teilstrategie Landschaft abgestimmt und gehen den identifizierten Handlungsbedarf an. Die Massnahmen im Bereich Landschaft fokussieren auf den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Siedlungsränder. Die Themen Siedlungsökologie innerhalb der Siedlung sowie Frei- und Grünräume sind bereits im Bereich Siedlung abgedeckt.

Abbildung 9-3: Massnahmen Landschaft

| Nummer | Landschaft | Inhalt |
|--------|---|---|
| L5.1 | Artenförderungs- und schutzprogramme in Teilräumen | Ausweitung von Artenförderung und -schutz auf weitere Teilräume der Agglomeration (nicht nur Reussdelta) |
| L5.2 | Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern | Ausdehnung der bisherigen Massnahme auf weitere Gemeinden der Agglomeration |
| L5.3 | Ausarbeitung Schutzlegung | Erarbeitung weiterer eigentümerverbindlicher Schutzreglemente und -verträge für Landschafts- und Naturschutzgebiete, um Druck durch Naherholung und Landwirtschaft zu vermeiden |
| L5.4 | Strategie Siedlungsrandgestaltung Unteres Reusstal | Erarbeitung einer Strategie zur Gestaltung der Siedlungsränder |

9.4 Verkehr

Den Kern des Agglomerationsprogramms bilden die Massnahmen im Bereich **Verkehr (GV, IM, ÖV, FV)**. Massnahmen im *A- und B-Horizont* werden zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. *Eigenleistungen* tragen zur Programmwirkung bei. Die Verkehrsmassnahmen sind auf die erwartete Siedlungsentwicklung sowie die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen abgestimmt. Neben Einzelmassnahmen gibt es gemäss RPAV sogenannte *Massnahmenpakete mit pauschaler Mitfinanzierung*. Diese Paketmassnahmen werden pro Leistungseinheit (z.B. Länge, Fläche, Anzahl) mit pauschalen Beiträgen durch den Bund mitfinanziert und müssen sich auf ein Gesamtkonzept stützen.

Die Gesamtkonzeption findet sich insbesondere im kantonalen Verkehrsplan und im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK), die auch das kantonale Radwegnetz und die Ausrichtung des Angebots im öffentlichen Verkehr beinhalten. Ein wichtiger Teil des rGVK ist die West-Ost-Verbindungsstrasse (Eröffnung Herbst 2025) sowie die dazugehörigen flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen. Die kommunalen Verkehrsrichtpläne (Schattdorf und Altdorf) führen die regionalen Überlegungen in den Gemeinden weiter. Im Jahr 2024 neu erstellt wurde ein Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben (VDS) sowie eine flächendeckende Analyse der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr (inkl. Fusswegerschliessung Bushaltestellen).

Als **Einzelmassnahmen** im Verkehr werden grössere oder sehr wichtige Massnahmen eingebracht.²³ Die Massnahmen stützen sich ebenfalls auf die oben erwähnten konzeptionellen Grundlagen. Nicht eingebracht werden die im Rahmen des Kantonalen Klimaschutzkonzepts (KLUR) definierten Massnahmen im Verkehr.

Die **Priorisierung** der Massnahmen in den A- / B-Horizont und in Eigenleistungen richtet sich insbesondere nach dem Handlungsbedarf, dem Planungsstand und den finanziellen und personellen Rahmenbedingungen und ist – sofern Kantonsstrassen betroffen sind – mit dem Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) abgestimmt.

9.4.1 A-Horizont (Mitfinanzierung)

Abbildung 9-4: Massnahmen Verkehr – A-Horizont

| Nummer | Massnahme (A-Horizont) | Inhalt / Teilmassnahmen |
|--------------|---|--|
| GV5.2 | Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri - Etappe 2B | Erschliessung ESP Werkmatt für Fuss- und Veloverkehr und ÖV, Schaffung einer Begegnungszone |
| GV5.3 | Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen | Optimierte Erschliessung der verkehrsintensiven Einrichtungen und Gewerbegebiete im ESP Schattdorf / Bürglen im Gebiet Rossgiessen. Beinhaltet Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV. Unterstützt die Wirkung der WOV und entlastet die Ortsdurchfahrt Schattdorf und die Gotthardstrasse. |
| ÖV5.1 | Paket Aufwertung Haltestellen (Pauschalbeiträge) | <ul style="list-style-type: none"> – Attinghausen: Bushaltestelle Plätzli – Attinghausen: Bushaltestelle Galliried – Bürglen: Bushaltestelle Brügg – Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten – Schattdorf: Bushaltestelle Grund |
| ÖV5.3 | Schattdorf: Bushaltestelle Ried | – Neubau Bushaltestelle Ried im ESP Schattdorf |

Kürzel: GV = Gesamtverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, IM = Intermodalität, FV = Fuss- und Veloverkehr

²³ Der Bund unterstützt Massnahmen verschiedener Kategorien, darunter auch Verkehrsdrehscheiben, die Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, im Verkehrsmanagement, Fuss- und Velowegnetze oder Erschliessungsstrassen und Kapazitätsausbauten von Strassen. Einzelmassnahmen im A-Horizont müssen strengere Vorgaben des Bundes bezüglich Wirkung, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Planungsstand, Abstimmung mit Siedlung und Landschaft sowie Finanzreife erfüllen.

9.4.2 B-Horizont (Mitfinanzierung)

Abbildung 9-5: Massnahmen Verkehr – B-Horizont

| Nummer | Massnahme (B-Horizont) | Inhalt / Teilmassnahmen |
|--------|---|---|
| GV5.4 | ESP Erstfeld / Gygen – Arealerschliessung | Erschliessung ESP für ÖV, Fuss und Veloverkehr und MIV |
| GV5.5 | Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt | Bauliche Umgestaltung zur Ortsdurchfahrt zur Begegnungszone |
| GV5.6 | Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse | Umgestaltung, Temporeduktion, Aufwertung der Flüelerstrasse (BGK) |
| IM5.1 | Erstfeld: Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld | Verbesserung der multimodalen Umsteigemöglichkeiten, Aufwertung Aufenthalt und Warteräume, Einführung reduzierte Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 auf Teilbereich der Gotthardstrasse (Kantonsstrasse) |
| IM5.2 | Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckplatz | Verbesserung der multimodalen Umsteigemöglichkeiten, Aufwertung Aufenthalt und Warteräume |
| GV5.1 | Paket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (Pauschalbeiträge) | <ul style="list-style-type: none"> – Umgestaltung Bürglen Süd – Umgestaltung Gotthardstrasse Oberdorf (T30) – Verkehrsberuhigung Wyden / Ganderstatt (T30) |
| ÖV5.2 | Paket Aufwertung Bushaltestellen (Pauschalbeiträge) | <ul style="list-style-type: none"> – Attinghausen: Bushaltestelle Seilbahn – Bürglen: Bushaltestelle Dorf |
| FV5.1 | Paket Fuss- und Veloverkehr (Pauschalbeiträge) | <ul style="list-style-type: none"> – Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach – Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse – Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof – Altdorf/ / Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giesenstrasse und Allmendstrasse – Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe – Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe |

Kürzel: GV = Gesamtverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, IM = Intermodalität, FV = Fuss- und Veloverkehr

9.4.3 Eigenleistungen (ohne Mitfinanzierung)

Als Eigenleistungen werden teils bereits in der 4. Generation eingebrachte und vom Bund umpriorisierte Infrastrukturmassnahmen eingebracht, die aus Sicht der Trägerschaft nicht mehr weiter verzögert werden können (Erschliessung Werkmatt Etappe 2A, Rückwärtige Erschliessung Ried Schattdorf). Eine (neue) kurzfristig umzusetzende Infrastrukturmassnahme ist die Verkehrsberuhigung der Schächenwaldstrasse (Veloroute parallel zur WOV). Konzeptionelle Massnahmen sind die Prüfung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse in Seedorf, die Schaffung eines regionalen Bewirtschaftungskonzepts für öffentliche Parkplätze sowie die Erarbeitung von Grundlagen für ein Mobilitätsmanagement in den Entwicklungsschwerpunkten.

Abbildung 9-6: Massnahmen Verkehr – Eigenleistungen (bis ca. 2028/32)

| Nummer | Massnahme (Eigenleistung) | Horizont | Inhalt |
|--------|---|----------|---|
| GV5.7 | Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf - Etappe 2A | A | Grunderschliessung Werkmatt als Grundlage für die Entwicklung des ESP |
| GV5.8 | Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried | A | Entlastung der Rynächtstrasse vom Be-/Entladeverkehr, Ermöglichung Entwicklung, Sicherung Verkehrsfluss bei Zunahme des Verkehrs durch WOV, Erhöhung Verkehrssicherheit, Schliessung Lücke im Velowegnetz |
| GV5.9 | Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse | A | Aufwertung Sicherheit Schächenwaldstrasse (Velohauptroute) mit T30 |
| GV5.10 | Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse | A | Prüfung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Ortskern von Seedorf |
| GV5.11 | Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze | A | Regionale Abstimmung der Parkplatzbewirtschaftung |
| GV5.12 | Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte | A | Erarbeitung der Grundlagen zur Einführung von Mobilitätskonzepten |

Kürzel: GV = Gesamtverkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, IM = Intermodalität, FV = Fuss- und Veloverkehr

9.4.4 Nationale Planungen Verkehr

Voraussetzung für die Mitfinanzierung einer Massnahme durch den Bund ist die Einbindung der Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung und die Abstimmung mit übergeordneten Verkehrsnetzen. Für diese Abstimmung sind vor allem die Vorhaben gemäss den Sachplänen des Bundes (Strasse SIN und Schiene SIS) relevant. Die übergeordneten Massnahmen sind nachfolgend aufgeführt.

Abbildung 9-7: Nationale Planungen Verkehr (Übergeordnete Massnahmen)

| Nummer | Massnahme (Nationale Planungen) | Zeitraum | Inhalt |
|--------|---|-----------------|--|
| ÜM5.1 | Halbanschluss Altdorf Süd A2 (SIN) | frühestens 2029 | Halbanschluss Altdorf Süd |
| ÜM5.2 | Umwidmung Hauptstrasse H2 | 2026 | Neue Signalisation / Lenkung des Verkehrs während Übergangsphase bis zur Realisierung ÜM1 |
| ÜM5.3 | N4 Neue Axenstrasse (SIN) | 2034 | Neue Axenstrasse, Verbesserung Sicherheit / Zuverlässigkeit und Entlastung Sisikon |
| ÜM5.4 | Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel | Langfristig | Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel |
| ÜM5.5 | Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (SIS, Flüeler Kreisell) | Langfristig | Umgestaltung des Knotens Flüelen (Anschluss N4), Trennung lokaler und überregionaler Verkehr |

Kürzel: ÜM = Übergeordnete Massnahmen

9.4.5 Umgang mit umpriorisierten Massnahmen

In der obigen Übersicht sind auch Massnahmen wieder aufgenommen worden, die vom Bund nach Eingabe des AP URT der 4. Generation umpriorisiert wurden. Die jeweiligen Begründungen des Bundes sind im Prüfbericht²⁴ dokumentiert. Die Trägerschaft hat diese Rückmeldungen aufgenommen und die jeweiligen Massnahmen überprüft. Sie ist mit diesen Massnahmen bei der Erarbeitung der 5. Generation wie folgt umgegangen:

- **Aufwertung der Militärstrasse (Umpriorisierung von A > C):** Die wichtige Sammel- und Erschliessungsstrasse für den Schwerverkehr und den MIV sollte raumplanerisch und städtebaulich aufgewertet werden. Ziel war die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fussverkehr im Arbeitsplatzgebiet sowie die Reduktion von Schleichverkehr über die Rüttistrasse. Der Bund hat insbesondere den Planungsstand und das Kosten-Nutzen-Verhältnis als ungenügend beurteilt. *Die Gemeinde Schattdorf hat im Jahr 2024 die Militärstrasse in Eigenleistung erneuert, die Massnahme wird nicht wieder aufgenommen.*
- **Rückwärtige Erschliessung Ried (Umpriorisierung von A > C):** Die Erschliessung des Gewerbegebiets Ried sollte zur Entlastung der Rynächtstrasse vom Be- und Entladeverkehr beitragen. Zudem war ein Fussgängerbereich auf der Riedstrasse vorgesehen. Die Kritik des Bundes bezog sich auf ungenügenden Planungsstand und das ungenügende Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es war unklar, welche Verbesserung für den FVV geplant war, wie mit der Parkierung umgegangen wird und ob ein beeinträchtigter Vernetzungskorridor wiederhergestellt wird. *Diese Massnahme wird in der 5. Generation als Eigenleistung im A-Horizont wieder aufgenommen (Massnahme GV5.8).*
- **Erschliessung ESP Schattdorf und Aufwertung Knoten Rossgiessen (Umpriorisierung von A > B):** Das Verdichtungsgebiet im ESP mit Einkaufszentrum soll für neue und bestehende verkehrsintensive Nutzungen besser erschlossen werden. Dazu ist der Kreisell Rossgiessen erforderlich, welcher zur Entlastung des Knoten Kastelen führt. Geplant ist eine direkte Erschliessung des Gebiets über die Rynächtstrasse (statt über Knoten Kastelen). Die Netzlücke im kantonalen Velowegnetz sowie eine verbesserte Querung der Rynächtstrasse durch den Fuss-/Veloverkehr war vorgesehen. Der Verkehrsfluss auf der Rynächtstrasse nach Eröffnung WOV soll verbessert werden. Die Kritik bezog sich auf den Planungsstand, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die fehlende Einbettung in ein Gesamtverkehrskonzept. *Diese Massnahme wurde gegenüber der 4. Generation überarbeitet und weiter konkretisiert. Sie wird in der 5. Generation im A-Horizont wieder aufgenommen (GV5.3).*
- **Zweite Erschliessungsetappe des ESP Werkmatt Uri (Umpriorisierung von A > B):** Mit der fortschreitenden Entwicklung soll in einer zweiten Erschliessungsetappe auch die nördliche Arealhälfte erschlossen werden. Sie umfasst insbesondere die Fertigstellung der Eyschachenstrasse inklusive eines getrennten Wegs für den Fuss- und Veloverkehr. Ebenfalls wird eine abgestimmte arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszone mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht. Die geplante Begegnungszone

²⁴ Vgl. ARE (2023), Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation. Prüfbericht des Bundes.

wertet die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich auf und schliesst das Areal via Reussacherstrasse an den Kantonsbahnhof Altdorf an. Weiter ermöglicht die geplante Bushaltestelle an der Eyschachenstrasse auch einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr. Die Kritik des Bundes bezog sich auf die unklare Einbettung ins Gesamtverkehrssystem, die Anbindung des öffentlichen Verkehrs (Tellbus, regionales Busnetz) und ans bestehende Fuss- und Velowegnetz. *Diese Massnahme wurde in zwei Teiletappen aufgeteilt. Die Teiletappe 2A (Grunderschliessung) wird als Eigenleistung in der 5. Generation aufgenommen (GV5.7). Die Teiletappe 2B (Begegnungszone) wurde überarbeitet und wird in der 5. Generation im A-Horizont wieder aufgenommen (GV5.2).*

- **Umgestaltung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten** (Flüelerstrasse [B > C], Verkehrsführung Rathausplatz [B > C], Seedorf [B > C], Gotthardstrasse Silenen [A > Keine]). *Die bauliche Umsetzung der Begegnungszone Altdorf innerorts (GV5.5) sowie die Umgestaltung Flüelerstrasse (GV5.6) werden in der 5. Generation als B Massnahmen wieder aufgenommen.*
- **Multimodale Drehscheibe Amsteg** [B > C]: Umgestaltung Post- und Beckplatz. Aufwertung der Plätze. Umsteigepunkt unteres Reusstal > Maderanertal (viel Freizeitverkehr im Sommer). Kritisiert wurden der Planungsstand sowie die noch nicht vollständige Darstellung von Inhalt und Wirkung. *Die Massnahme wurde überarbeitet und wird in der 5. Generation als B Massnahme wieder aufgenommen (IM5.2).*
- **Veloführung Gotthardstrasse Amsteg – Erstfeld** [B > C]: Kritik des Bundes bezog sich auf den bereits heute beeinträchtigten überregionalen Wildtierkorridor (UR-01). Der Umgang damit war zu wenig klar. *Die Massnahme wurde diesbezüglich überprüft und präzisiert und wird in der 5. Generation als Pauschalmassnahme im B-Horizont wieder aufgenommen (FV5.1.3).*

9.5 Zusammenarbeit

Massnahmen im Bereich **Zusammenarbeit (Z)** werden nicht vom Bund mitfinanziert, es handelt sich um Eigenleistungen. Sie dienen dazu, die Erarbeitung und Umsetzung künftiger Generationen der Agglomerationsprogramme noch effizienter zu gestalten sowie die verschiedenen Themen des Agglomerationsprogramms und die Planungen der verschiedenen Staatsebenen noch besser aufeinander abzustimmen.

Abbildung 9-8: Massnahmen Zusammenarbeit

| Num- mer | Massnahme | Inhalt |
|---------------------|---|--|
| Z5.1 | Koordination AP-Themen im Gemeindeverband | Bildung einer ständigen Arbeitsgruppe «Agglomerationsprogramm» oder «Abstimmung Siedlung und Verkehr» im Urner Gemeindeverband. |
| Z5.2 | Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete (ESP) | Starten eines Prozesses zur Diskussion von Möglichkeiten sowie Vor- und Nachteilen einer überkommunalen Koordination der ESP |
| Z5.3 | Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung | Erarbeitung von Vorschlägen im Hinblick auf das AP der 6. Generation wie die Themen Klimaanpassung und Siedlungsökologie in der kantonalen und kommunalen Planung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen gestärkt werden können. Beispielsweise auch über gesetzliche Anpassungen (z.B. PBG). |

Kürzel: Z = Zusammenarbeit

9.6 Kosten und Schwerpunktsetzung der Verkehrsmassnahmen

9.6.1 Gesamtkosten

Das AP URT 5G beinhaltet im Bereich Verkehr einerseits Eigenleistungen ohne Mitfinanzierung (meist Start der Umsetzung bis 2028) sowie um zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen im A- und B-Horizont.²⁵ Die geschätzten Gesamtkosten der Verkehrsmassnahmen belaufen sich inklusive Eigenleistungen auf **60.8 Mio. CHF**, davon entfallen 15.8 Mio. CHF auf den A-Horizont, 38.6 Mio. CHF auf den B-Horizont und 6.4 Mio. CHF auf Eigenleistungen. Die Kostenschätzungen sind dabei mit einem, gemäss jeweiligem Planungsstand, Ungenauigkeitsbereich zu verstehen. Die Massnahmen werden grundsätzlich – unter Vorbehalt allfälliger Volksabstimmungen und externer Einflüsse – unabhängig von einer Mitfinanzierung durch den Bund realisiert. Nur bei wenigen Massnahmen handelt es sich dabei um neue – bisher nicht geplante oder unerwartete – Kosten.

9.6.2 Kosten nach räumlich-thematischen Schwerpunkten

Die nachfolgenden Zusammenstellungen zeigen die kostenmässige Schwerpunktsetzung im AP URT der 5. Generation. Die erste Abbildung zeigt, wie sich die Kosten auf die verschiedenen räumlich-thematischen Schwerpunkte aufteilen. Die Verteilung zeigt, dass im AP URT 5G insbesondere in die Verkehrsdrehscheiben sowie in die Zukunft der ESP investiert wird. Die Ortskerne sind insbesondere von der Aufwertung von Bushaltestellen sowie der punktuellen Aufwertung von Strassenräumen (sofern sich der Ortskern nicht innerhalb eines ESP befindet) betroffen.

Abbildung 9-9: Kosten der Massnahmen nach räumlich-thematischem Schwerpunkt (in Mio. CHF)

| Räumlich-thematischer Schwerpunkt | Eigenleistung (< 2028) | A-Horizont (2028-32) | B-Horizont (2032-36) | Total | davon <u>A&B</u> |
|---|---------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|-------------------------|
| Verkehrsdrehscheiben (Erschliessung / Attraktivierung) | | 1.5 | 13.5 | 15.0 | <u>15.0</u> |
| ESP Schattdorf / Bürglen | 1.8 | 9.3 | | 11.1 | <u>9.3</u> |
| ESP Altdorf Zentrum | | | 9.1 | 9.1 | <u>9.1</u> |
| ESP Erstfeld Gygen | | | 8.4 | 8.4 | <u>8.4</u> |
| ESP Werkmatt | 4.5 | 3.8 | 4.0 | 12.3 | <u>7.8</u> |
| Ortskerne | | 1.2 | 1.6 | 2.8 | <u>2.8</u> |
| ESP Tourismus Flüelen | | | 2.0 | 2.0 | <u>2.0</u> |
| Konzeption | 0.1 | | | 0.1 | <u>0.0</u> |
| Gesamtergebnis | 6.4 | 15.8 | 38.6 | 60.8 | <u>54.4</u> |

²⁵ Massnahmen im C-Horizont werden im AP 5G nicht aufgeführt und daher keine Kosten geschätzt.

9.6.3 Kosten nach Massnahmenkategorien

Die folgende zweite Abbildung zeigt die Kostenaufteilung auf die Massnahmen-Kategorien gemäss RPAV. Sie zeigt, dass in der 5. Generation viel in die Aufwertung und die Sicherheit im Strassenraum sowie in die multimodalen Drehscheiben investiert werden soll. Im A-Horizont erhalten dabei auch die Aufwertung von Bushaltestellen eine gewisse Bedeutung. Die grossen Investitionen in die Strasseninfrastruktur (3. Zeile) sind als Eigenleistungen und im A-Horizont notwendig, um die für die wirtschaftliche Entwicklung und das Funktionieren des WOV-Systems wichtigen Weichenstellung in den ESP Arbeitsplatzgebieten (Schattdorf / Bürglen, Werkmatt und Erstfeld Gygen) zu stellen.

Abbildung 9-10: Kosten der Massnahmen nach Massnahmenkategorie (in Mio. CHF)

| Massnahmenkategorie | <i>Eigenleistung</i> (< 2028) | A-Horizont (2028-32) | B-Horizont (2032-36) | Total | <i>davon</i> <i>A&B</i> |
|---|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|--------------------------------|
| Aufwertung und Sicherheit Strassenraum | 0.1 | 3.8 | 10.7 | 14.6 | <u>14.5</u> |
| Multimodale Drehscheiben | | | 10.0 | 10.0 | <u>10.0</u> |
| Kapazität Strasse, Erschliessung | 6.2 | 8.9 | | 15.1 | <u>8.9</u> |
| Verkehrsmanagement | | | 8.0 | 8.0 | <u>8.0</u> |
| Fuss- und Veloverkehr | | | 9.3 | 9.3 | <u>9.3</u> |
| Aufwertung Bushaltestellen | | 3.1 | 0.6 | 3.7 | <u>3.7</u> |
| Mobilitätsmanagement | 0.1 | | | 0.1 | <u>0.0</u> |
| Gesamtergebnis | 6.4 | 15.8 | 38.6 | 60.8 | <u>54.4</u> |

9.6.4 Massnahmen und Teilstrategien

Die folgende Abbildung zeigt, welche Teilstrategien mit den Massnahmen des AP URT 5G angegangen werden. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wird links die Massnahmennummer (vgl. Kapitel 9.4) und oben das Teilstrategiekürzel angegeben. Die Kürzel sind unterhalb der Abbildung beschriftet.

Abbildung 9-11: Unterstützung der Teilstrategien Verkehr mit den Verkehrsmassnahmen

| | | Teilstrategien Verkehr | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------|------------------------|-----|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | MS1 | MS2 | MIV1 | MIV2 | ÖV1 | ÖV2 | VV1 | VV2 | VV3 | VV4 | FV1 | FV2 | GÜ1 | GÜ2 |
| Massnahmen Verkehr | FV5.1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | ÖV5.1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | ÖV5.2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.4 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | GV5.6 | | | | | | | | | | | | | | |
| | IM5.1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | IM5.2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | ÖV5.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL GV5.7 | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL GV5.8 | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL GV5.9 | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL GV5.10 | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL GV5.11 | | | | | | | | | | | | | | |
| EL GV5.12 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Anzahl | 6 | 14 | 5 | 7 | 4 | 6 | 9 | 3 | - | 1 | 13 | 3 | 2 | - |

| | | | |
|-------------|--|------------|--|
| MS1 | Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken | VV2 | Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen |
| MS 2 | Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen | VV3 | Qualität Freizeitverkehr Velo sichern |
| MIV1 | Den motorisierten Individualverkehr auf übergeordnetem Strassenetz abwickeln | VV4 | Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze zur Verfügung stellen |
| MIV2 | Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten | FV1 | Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz |
| ÖV1 | Korridore entwickeln und Busangebot optimieren | FV2 | Aufenthalt im öffentlichen Raum |
| ÖV2 | Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern | GÜ1 | Strassengüterverkehr vom übrigen Verkehr entflechten |
| VV1 | Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen | GÜ2 | Güterverkehr auf Schiene verlagern und Verladeinfrastruktur erhalten |

Der Abgleich zeigt, dass die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Strassenraum (MS2) und die Verbesserung des Fusswegnetzes (FV1) von vielen Massnahmen und Massnahmenpaketen unterstützt wird.²⁶ Auch die Verkehrslenkung (MIV1) im motorisierten Individualverkehr spielt bis zur Fertigstellung der WOV und der flankierenden Massnahmen eine Rolle. Die Aufwertung des Velowegnetzes (VV1) erfolgt laufend im Rahmen weiterer Massnahmen, auch wenn neue reine Velomassnahmen nur im B-Horizont aufgenommen wurden.

²⁶ Nur die Freizeitvelowege (VV3) und der Güterverkehr auf der Schiene (GÜ2) werden nicht mit Massnahmen adressiert.

10 Umsetzung

10.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Das AP URT 5G enthält keine Widersprüche zu Zielen und Grundsätzen des Schweizerischen Raumplanungsgesetzes (RPG), 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 Umweltgesetzgebung, die bei der Umsetzung von konkreten Massnahmen bestehen können, werden im Rahmen der Planung, Projektierung und Umsetzung in den dafür vorgesehenen Prozessen und Verfahren gelöst werden.

Das AP URT 5G ist auf den kantonalen Richtplan (KRP) abgestimmt und, wenn nötig, in die Überarbeitung des KRP eingeflossen. So sind die Ziele und Teilstrategien im Einklang mit dem KRP, respektive konkretisieren diesen für den Raum des AP URT. Die auf kantonaler Ebene richtplanrelevanten verkehrlichen Massnahmen sind im KRP festgesetzt (v.a. Entwicklungsschwerpunkte [ESP]) 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 5G.

10.2 Finanzielle Tragbarkeit

Für die Darlegung der finanziellen Tragbarkeit der Kosten für die Massnahmen des AP URT 5G werden nur die Infrastrukturkosten (Investitionskosten) betrachtet, welche nicht durch andere Bundesmittel finanziert werden. Das bedeutet, dass die finanziellen Konsequenzen der übergeordneten verkehrlichen Massnahmen (ÜM) 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 5G nicht beziffert.

Das AP URT 5G beinhaltet Eigenleistungen (meist Sofortmassnahmen, d.h. Start der Umsetzung vor 2028) sowie Massnahmen im A- und B-Horizont. Massnahmen im C-Horizont werden im AP 5G nicht aufgeführt und daher keine Kosten geschätzt. Die Kostenfolgen des Agglomerationsprogramms für die einzelnen Kostenträger zeigen sich wie folgt:

Abbildung 10-1: Schätzung der Kosten der Verkehrsmassnahmen nach Kostenträger im AP 5G (in CHF)

| Kostenträger | Eigenleistung (bis 2028/32) | A-Horizont (Baustart 2028-2032) | B-Horizont (Baustart 2032-2036) | Total |
|---------------------|--|--|--|-------------------|
| Kanton | 4'645'000 | 6'617'000 | 22'620'000 | 33'882'000 |
| Altdorf | | | 3'100'000 | 3'100'000 |
| Flüelen | | | 200'000 | 200'000 |
| Seedorf | | | 100'000 | 100'000 |
| Attinghausen | | 600'000 | 100'000 | 700'000 |
| Bürglen | 100'000 | 1'500'000 | 1'000'000 | 2'600'000 |
| Schattdorf | 1'668'000 | 6'367'000 | | 8'035'000 |
| Erstfeld | | | 10'640'000 | 10'640'000 |
| Silenen | | | 790'000 | 790'000 |
| Dritte | | 725'000 | | 725'000 |
| Total | 6'413'000 | 15'809'000 | 38'550'000 | 60'772'000 |

10.3 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.

Im Rahmen der jährlichen Kontrolle wurde der Umsetzungsstand der vereinbarten Massnahmen der dritten und vierten Generation per 31. Dezember 2024 abgefragt. Diese Informationen sind in den nachfolgenden Tabellen in Kapitel 11 (Anhang A) aufgeführt und in den Umsetzungsbericht eingeflossen (vgl. Kapitel 2).

Das Amt für Raumentwicklung fragt zu den vom Bund vorgesehenen Jahresaktivitäten (Finanzcontrolling) von den Massnahmenträgern die Mittelbeanspruchung sowie den Baufortschritt im jeweiligen Jahr sowie für die weiteren Jahre ab (Budget, Voranschlag, Finanzplan) und erstattet dem Bund Bericht. Zusätzlich wird jährlich bei den Massnahmenträgern der Umsetzungsstand abgefragt. Diese Informationen werden im Geoportal des Kantons aufgeschaltet. Dieses Vorgehen stellt sicher, dass allfällige Verzögerungen bei der Umsetzung der Massnahmen frühzeitig erkannt werden.

11 Anhang A: Tabellen Umsetzungsreporting

11.1 3. Generation

| ARE-Code (3.G) | Massnahme - Nr. | Massnahme | Zeithorizont | Umsetzungsstand | Begründung | Bemerkungen |
|----------------|-----------------|--|--------------|---------------------------------------|---|--|
| 1201.3.029 | FV3.2 | Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket) | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.3.034 | ÖV3.1 | Umsetzung Buskonzept 2021 | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | Auf den Fahrplanwechsel 2021/22 am 12. Dezember 2021 wurde das Buskonzept umgesetzt. |
| 1201.3.035 | GV3.6 | Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | ausgeführt |
| 1201.3.038 | GV3.5 | Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | ausgeführt |
| 1201.3.044 | GV3.8 | Neubau Knoten Kastelen - Schattendorf | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | ausgeführt |
| 1201.3.049 | GV3.12 | Mobilitätsmanagement | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.3.057 | L3.4 | Vernetzungsmassnahmen Schächenwald | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.3.059 | L3.3 | Umsetzungsplanung Naherholungsgebiete Bodenwald | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | abgeschlossen |
| 1201.3.060 | L3.1 | Umsetzungsplanung "Aufwertung Kulturlandschaft" | As | grosse zeitl. Verzögerung (> 4 Jahre) | Wesentliche planerische Änderung der Massnahme | Massnahme wurde in die Landschaftskonzeption (L4.1) integriert. |
| 1201.3.062 | S3.1 | Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder | As | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Andere Gründe: Personelle Wechsel haben zu einer Verzögerung geführt. | Konzept Förderung Siedlungsökologie wurde 2024 erarbeitet. Noch nicht verabschiedet. |
| 1201.3.063 | S3.6 | Konzept "Förderung Siedlungsökologie" | As | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Andere Gründe: Umsetzung Teil der Programmvereinbarung BAFU 2020-2024 | Konzept Förderung Siedlungsökologie wurde 2024 erarbeitet. Noch nicht verabschiedet. |
| 1201.3.064 | S3.2 | Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten | As | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Andere Gründe: Veränderte Bedingungen - Politik und Markt | Je nach Teilmassnahme ist die Politik oder der Markt für die Verzögerung entscheidend. |

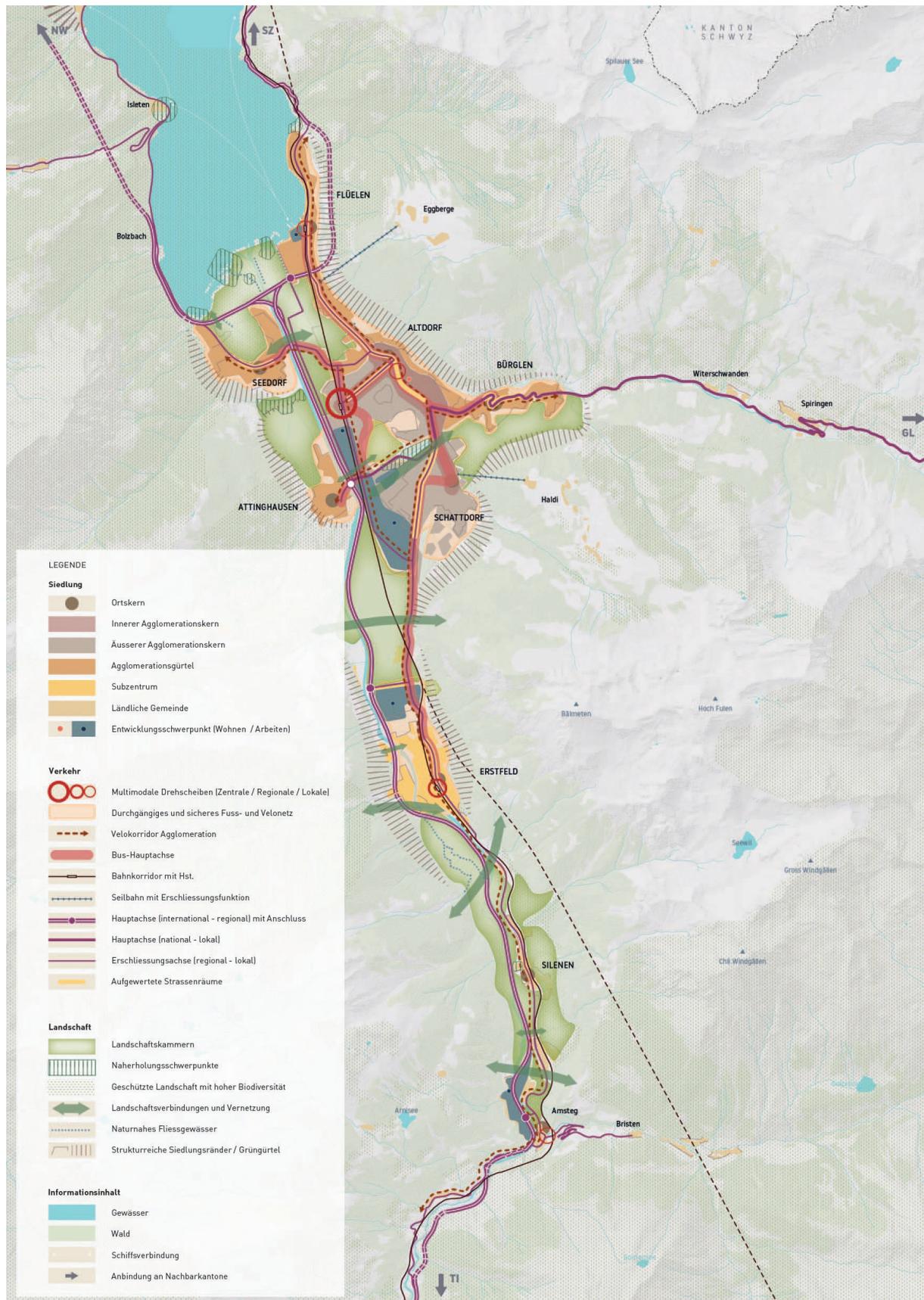
| ARE-Code (3.G) | Massnahme - Nr. | Massnahme | Zeithorizont | Umsetzungsstand | Begründung | Bemerkungen |
|----------------|-----------------|---|--------------|---------------------------------------|--|---|
| 1201.3.065 | S3.7 | Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | abgeschlossen |
| 1201.3.066 | L3.2 | Erarbeitung Vernetzungskonzept | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | Wurde im Naturschutzkonzept und im Konzept Förderung Siedlungsökologie berücksichtigt. |
| 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 |
| 1201.3.070 | S3.3 | Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | teilweise abgeschlossen |
| 1201.3.074 | GV3.9 | Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts - Teil Gestaltungsplan (Vorleistung) | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | Studie zur Zentrumsgestaltung liegt seit Ende 2024 vor. |
| 1201.3.076 | MIV3.1, GV3.1 | Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV); Neubau Knoten Schächchen – Schattendorf/Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) | A | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.3.077 | - | Paket LV A-Liste | A | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Hängige Einsprachen | Eine Teilmassnahme (FV3.5.1 Einrichtung separate Veloführung und Bau einer Fuss- und Velobrücke) bereits umgesetzt. |
| 1201.3.079 | - | Paket VM A-Liste | A | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Andere Gründe: Abhängig von Umsetzung 1201.3.076 | |
| 1201.3.084 | IM3.1, IM3.2 | Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West und Ost | A | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | Auf den Fahrplanwechsel 2021/22 am 12. Dezember 2021 wurde der Kantonsbahnhof Uri in Betrieb genommen. |

11.2 4. Generation

| ARE-Code (4.G) | Massnahme - Nr. | Massnahme | Zeithorizont | Umsetzungsstand | Begründung | Bemerkungen |
|----------------|-----------------|---|--------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|
| 1201.4.020 | S4.1 | Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.021 | S4.2 | Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.022 | S4.3 | Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.023 | S4.4 | Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.024 | S4.5 | Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.025 | L4.1 | Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | abgeschlossen |
| 1201.4.026 | L4.2 | Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | Bis Daueraufgabe umgesetzt. |
| 1201.4.027 | L4.3 | Vernetzungsmassnahmen Schächenwald | As | kleine zeitl. Verzögerung (< 4 Jahre) | Andere Gründe: Abhängigkeit zur Planung der RUAG | |
| 1201.4.028 | L4.4 | Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | abgeschlossen |
| 1201.4.029 | L4.5 | Artenförderung Reussdelta | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | abgeschlossen |
| 1201.4.030 | L4.6 | Ausarbeitung Schutzlegungen | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.031 | L4.7 | Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern | As | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichung | |
| 1201.4.033 | Z4.1 | Dialogplattform Agglomeration | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.4.034 | Z4.2 | Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.4.035 | Z4.3 | Datengrundlagen (AP URT 3G: | Av E | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |

| ARE-Code (4.G) | Massnahme - Nr. | Massnahme | Zeithorizont | Umsetzungszustand | Begründung | Bemerkungen |
|----------------|-----------------|-------------------------------|--------------|-------------------|--|-------------|
| | | Verdichtung Mikrozensus 2020) | | | | |
| 1201.4.045 | LV-A | Paket LV A-Liste | A | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |
| 1201.4.046 | BGK-A | Paket Aufw. Str. A-Liste | A | im SOLL | Keine oder marginale SOLL-IST Abweichungen | |

12 Anhang B: Zukunftsbild

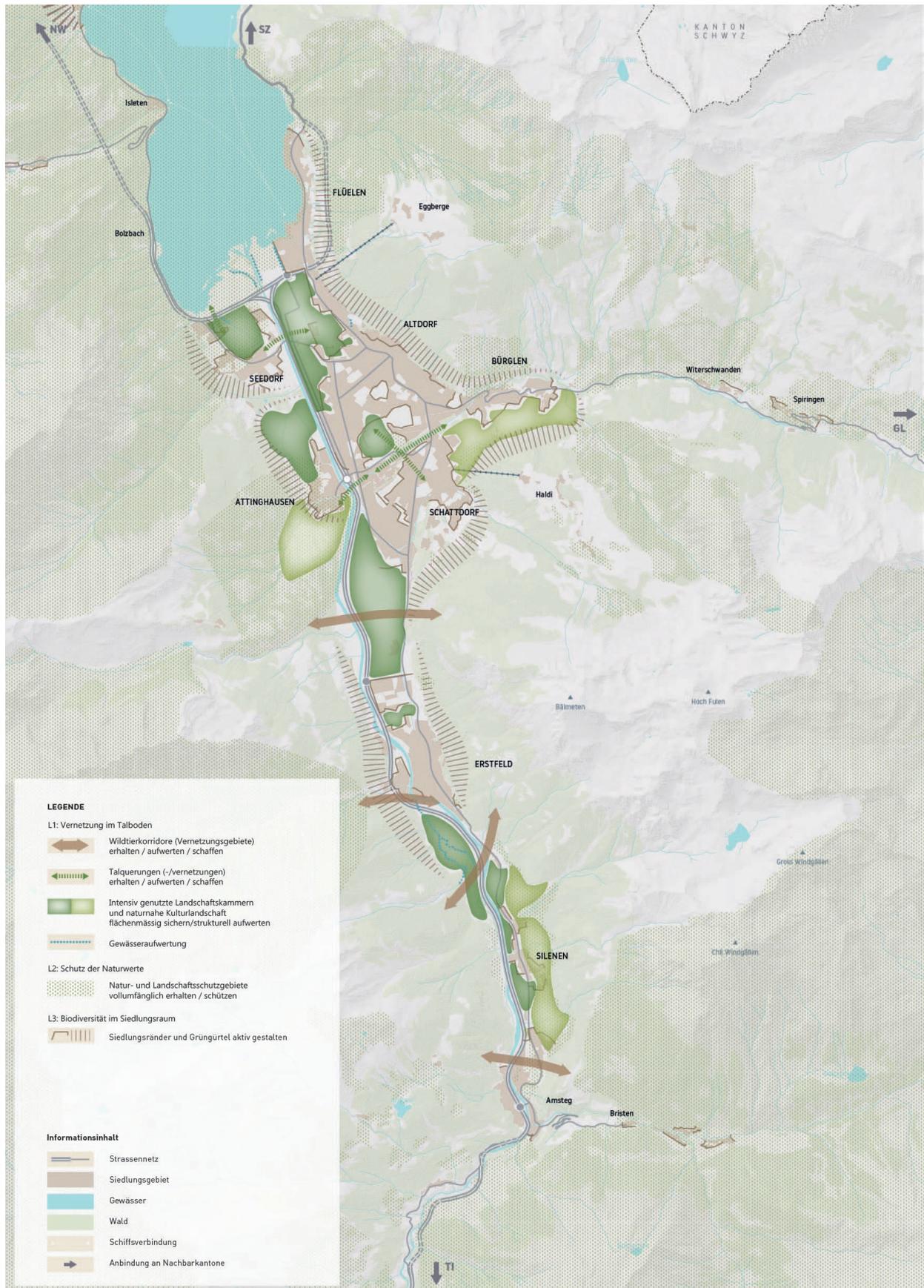


13 Anhang C: Teilstrategiekarten

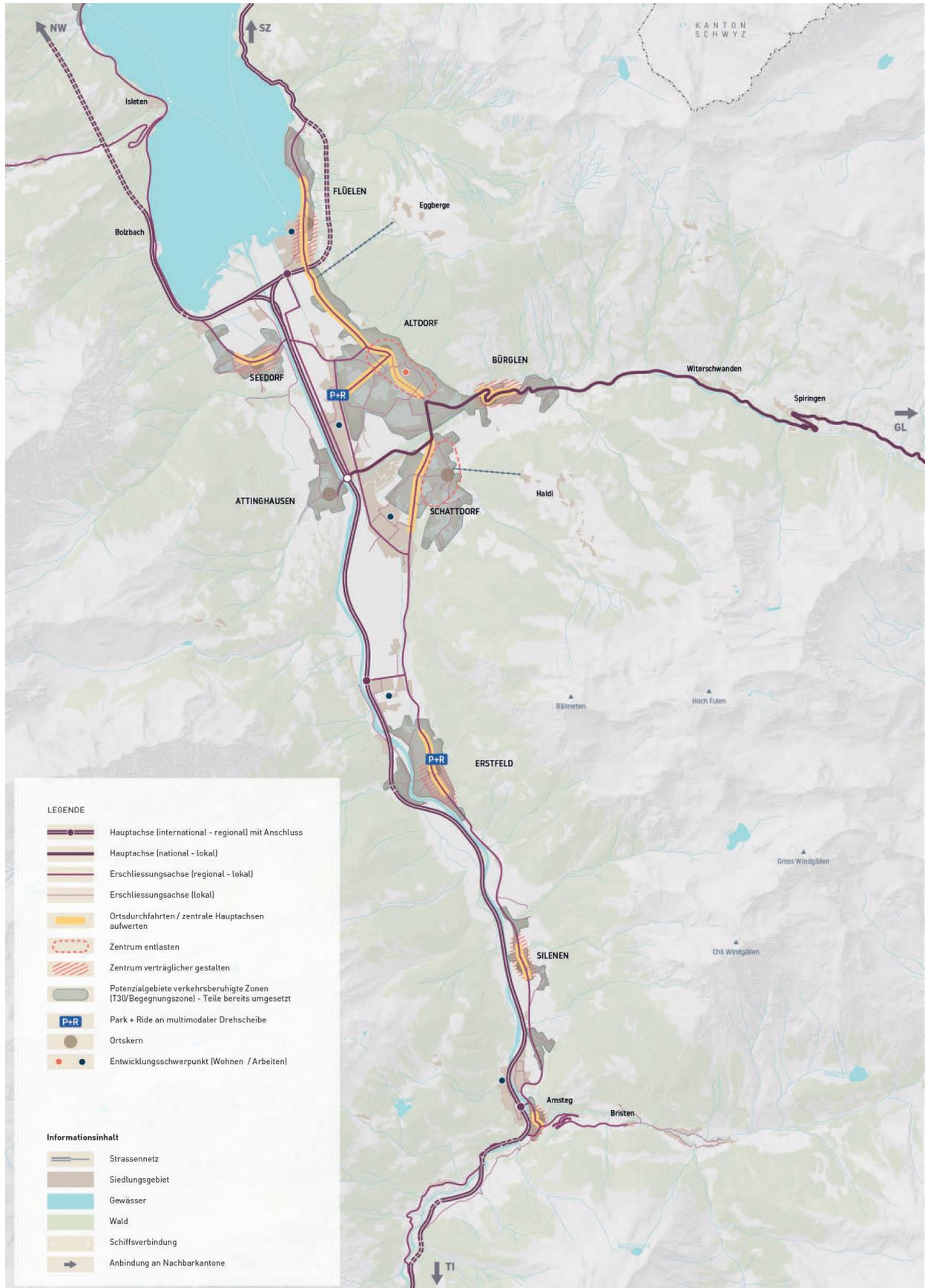
13.1 Siedlung



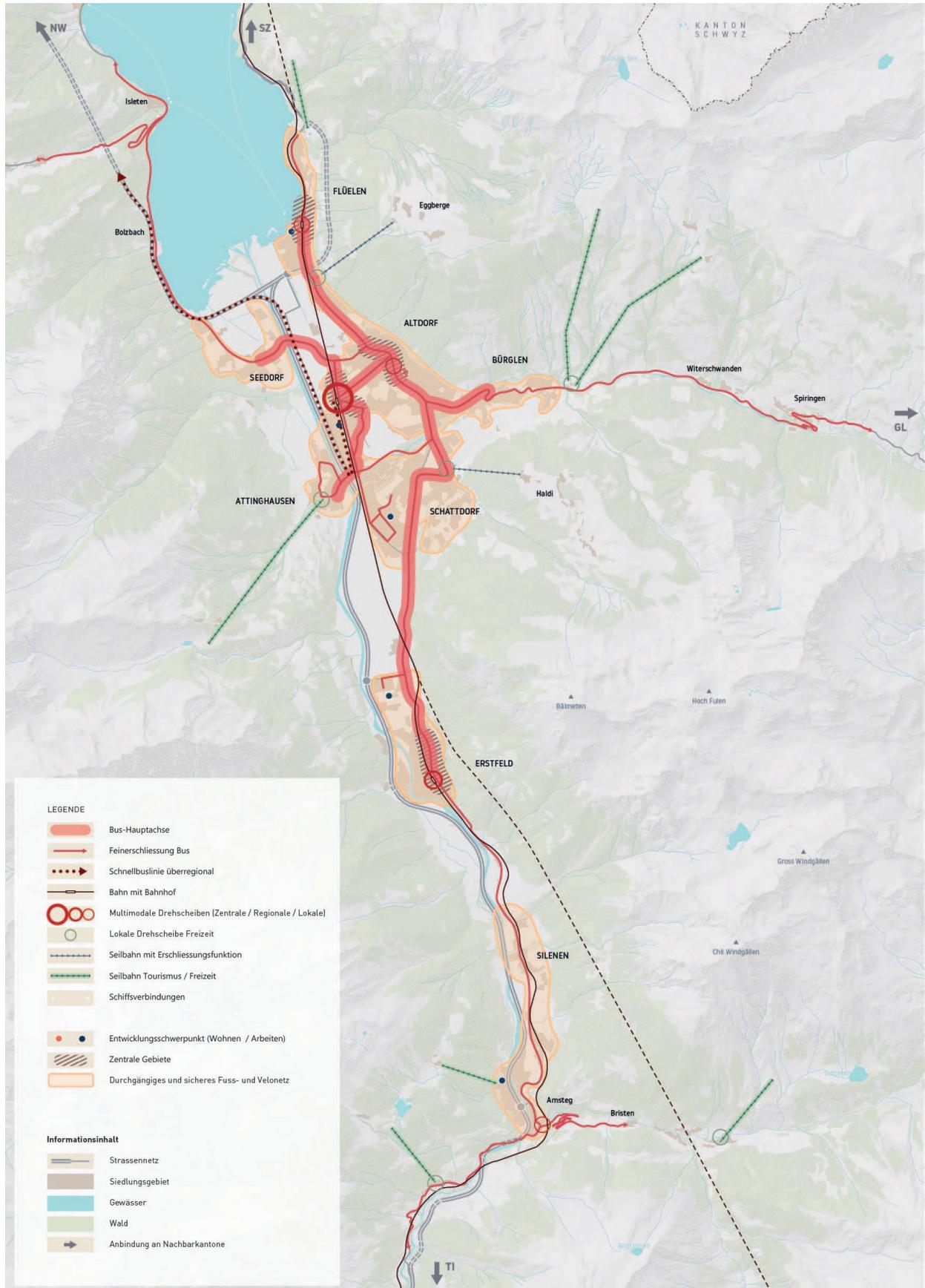
13.2 Landschaft



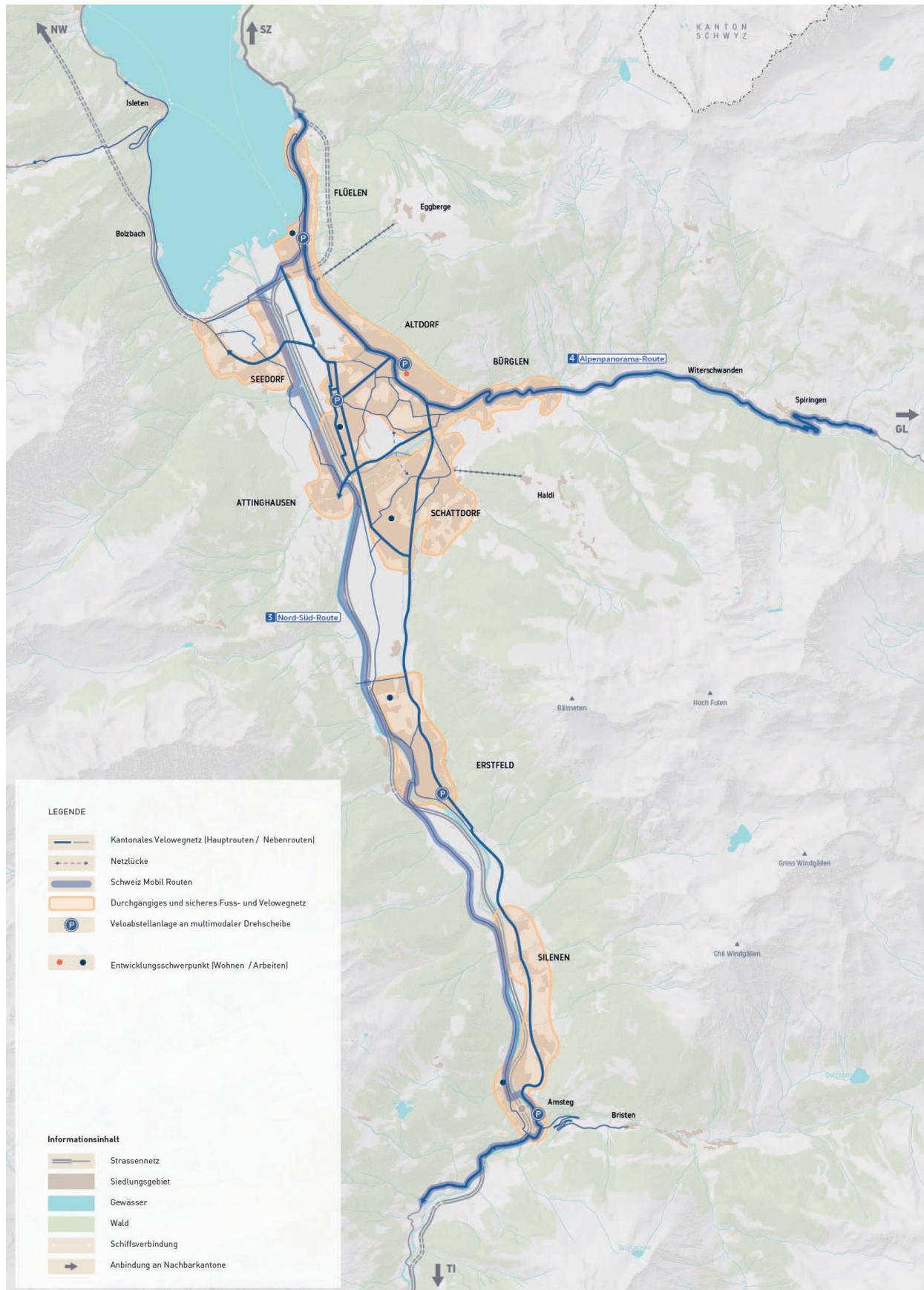
13.3 Motorisierter Individualverkehr



13.4 Öffentlicher Verkehr



13.5 Fuss- und Veloverkehr



14 Anhang D: Detaillierte Situationsanalyse

Die detaillierte Situations- und Trendanalyse ist in folgende Kapitel gegliedert:

- Kapitel 14.1 stellt die Agglomeration aus der Vogelperspektive dar und beleuchtet die grundsätzliche **Struktur der Agglomeration** anhand der Bauzonen, ÖV-Knoten und Autobahnanschlüsse.
- Kapitel 14.2 zeigt die **Siedlungsstruktur** als Grundlage der Mobilität, die wichtigsten Quellen und Ziele im Agglomerationsverkehr, sowie ihre Erschliessung und Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln.
- Kapitel 14.3 geht auf das der Erschliessung zugrundeliegende **Verkehrssystem**, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl ein.
- Kapitel 14.4 zeigt die **Landschaftsstruktur**, die ökologische Infrastruktur und die Bedeutung der Naherholungsgebiete auf.
- Kapitel 14.5 zeigt die (negativen) **Auswirkungen des Verkehrs** anhand der Siedlungsverträglichkeit, der Luft- und Lärmbelastung sowie Kennzahlen zur Verkehrssicherheit.

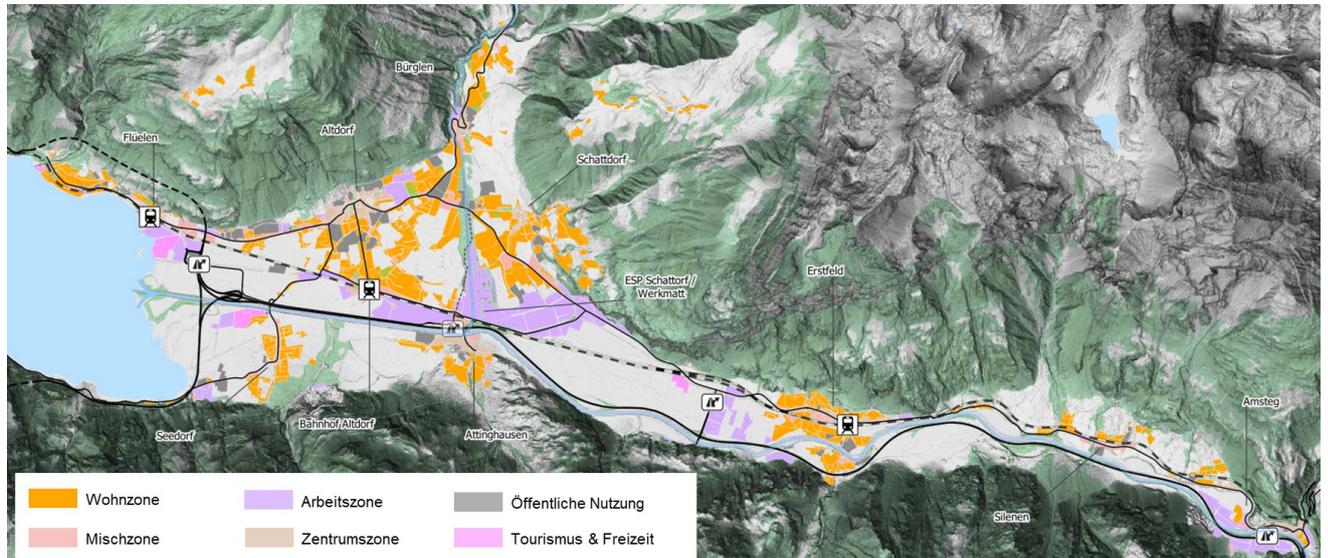
14.1 Übersicht zur räumlichen Struktur der Agglomeration

Die Agglomeration Unteres Reusstal wird im Norden durch den Urnersee begrenzt. Im Westen und Osten ist sie durch steil ansteigende Bergflanken definiert, durchbrochen durch die Öffnung ins Schächental in Richtung Klausenpass. Der Talboden wird in Nord-Süd-Richtung zentral durch die Reuss durchschnitten. Gegen Süden verengt sich das Tal zunehmend, bis sich ab Amsteg (Gemeinde Silenen) das Gelände in Richtung Gotthard stetig anhebt. An der breitesten Stelle (Bürglen-Attinghausen) ist der Talboden rund 5.1 km breit. An der schmalsten Stelle (Gemeinde Silenen) beträgt die Breite des Tals nur noch etwa 0.9 km. Aus dem Schächental fliesst der Schächenbach, mündet bei Attinghausen in die Reuss und trennt damit den Norden vom Süden. Diese geografischen und topografischen Bedingungen prägen auch die weiteren Charakteristiken der Agglomeration.

14.1.1 Raumstruktur

Die räumliche Struktur der Agglomeration lässt sich gut über die Anordnung der Bauzonen und der Topografie aufzeigen. In der folgenden Abbildung sind die Bauzonen gemäss Nutzungsplanung mit Stand März 2024 dargestellt. Sie zeigt auch die topografischen Gegebenheiten und die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen.

Abbildung 14-1: Siedlungsstruktur anhand der Bauzonen gemäss Nutzungsplanung (Stand März 2024)



Quellen: LISAG/Nutzungsplanung (2024), swisstopo SwissAlti3D (2024), eigene Darstellung

| Strukturelement | Merkmale |
|---|---|
| Vier Schwerpunkte im Zentrum | Im Zentrum bilden Altdorf und Schattdorf mit Teilen von Bürglen (Gotthardstrasse – Schächenwald) vier Schwerpunkte: |
| – Ortskern Altdorf / Gotthardstrasse Bürglen | Im Zentrum von Altdorf sowie an der Gotthardstrasse im Grenzgebiet von Altdorf, Bürglen und Schattdorf befinden sich gut mit dem ÖV erschlossene Wohngebiete und Arbeitsplätze. Hier befinden sich Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze mit Fokus auf Dienstleistungen sowie die kantonale Mittelschule. |
| – Ortskern Schattdorf | Der Ortskern von Schattdorf ist geprägt von Zentrumszonen entlang der Ortsdurchfahrt, umgeben von Wohnzonen entlang der Dorf- und Gotthardstrasse. |
| – Arbeitszonen ESP Schattdorf / Bürglen und Werkmatt | In den Arbeitszonen rund um den künftigen Halbanschluss Altdorf Süd befindet sich mit dem Entwicklungsschwerpunkt Schattdorf / Bürglen das grösste Arbeitsplatzgebiet der Agglomeration. Im Gebiet «Ross-giessen» an der Kreuzung Gotthardstrasse-Umfahrungstrasse in Schattdorf ist die einzige verkehrsentensive Einrichtung gemäss Definition im Kantonalen Richtplan angesiedelt. Im Entwicklungsschwerpunkt «Werkmatt» östlich der Bahnlinie sind Flächen zur Ansiedlung wertschöpfungsintensiver Arbeitsplätze mit sehr guter ÖV- und Autobahnbindung vorhanden. |
| – Verkehrsdrehscheibe und transformiertes Gebiet Bahnhof Altdorf | Rund um die multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf bildet sich derzeit ein vierter Schwerpunkt heraus. Das Busnetz in der Agglomeration ist auf den Bahnhof Altdorf ausgerichtet. In Fusswegdistanz liegt in der Steinmatt / Pro Familia eines der am dichtesten bewohnten Gebiete der Agglomeration. |
| Ortskerne Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Bürglen und Erstfeld | Auf der Karte lassen sich die Ortskerne Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Bürglen und Erstfeld (vgl. Beschriftung) erkennen, die in den vier Himmelsrichtungen um das Zentrum angeordnet sind. Erstfeld bildet als Regionalzentrum das «Scharnier» zu Silenen und zum Urner Oberland. |
| Ländliche Gemeinde Silenen | Die ländliche Gemeinde Silenen mit seinen Weilern bildet im sich verengenden und ansteigenden Reusstal den Abschluss der Agglomeration |

| Strukturelement | Merkmale |
|--|---|
| Weitere Arbeitsplatzgebiete sowie Tourismus- und Freizeitzone | <p>im Süden. Dort befindet sich der Entwicklungsschwerpunkt «Amsteg Grund» mit nahem Autobahnanschluss.</p> <p>Weitere Arbeitszonen liegen im nördlichen Teil von Erstfeld, bei Amsteg und in Flüelen (alle als ESP im KRP aufgeführt) sowie in Seedorf. Diese sind den Wohngebieten vorgelagert, entlang der Autobahn und Nahe der Autobahnanschlüsse angesiedelt.</p> <p>Grössere Arbeitszonen, die von Wohn- und Mischzonen umgeben sind, befinden sich an der Industriestrasse sowie entlang der Hellgasse in Altdorf. Gemäss Richtplan wird über ein Arbeitszonenmanagement sichergestellt, dass keine flächenmässige Ausdehnung dieser Arbeitszonen stattfindet. Als Tourismus- und Freizeitzone sind meist Freizeit- und Sportanlagen ausgeschieden.</p> |
| Landschaft | <p>Der Siedlungsraum im Tal wird durch landschaftliche Elemente durchbrochen, die sich aus Fruchtfolgeflächen, Landwirtschaftszonen sowie kleineren Waldstücken (Schächenwald, Bodenwald) ergeben. Weitere für die landschaftliche Qualität wichtige Gebiete befinden sich im Reussdelta sowie entlang der Reuss. Das Reussdelta und der Urnersee bilden zusammen auch auf überregionaler Ebene ein bedeutendes Naherholungsgebiet.</p> <p>Eine Herausforderung für die ökologische, aber auch die verkehrliche Vernetzung stellen die Reuss, und die oft parallel dazu verlaufende übergeordnete Schienen- und Strasseninfrastruktur dar.</p> |

14.1.2 Verkehrsnetz

Hauptadern für den überregionalen Verkehr sind die Gotthard-Eisenbahnlinie sowie die Nationalstrassen A2 und A4 (Axenstrasse). Die A2 und die Eisenbahnlinie verlaufen parallel zur Reuss. Der regionale Verkehr innerhalb der Agglomeration wird hauptsächlich auf den Kantonsstrassen Gotthardstrasse (Kantonsstrasse K2) und Klausenstrasse (K4, H17) abgewickelt, die sich beim Kreisel «Kollegi» treffen. Autobahnanschlüsse sind in Flüelen (A2/A4), Erstfeld (A2) und Amsteg (A2) vorhanden.

Die West-Ost-Verbindung wird das Strassennetz ab 2025 um eine zusätzliche Querverbindung zwischen Klausenstrasse und dem geplanten Halbinschluss Altdorf Süd (Richtung Norden) ergänzen. Die neue Strassenverbindung soll dabei verbunden mit flankierenden Massnahmen insbesondere das Zentrum von Altdorf verkehrlich entlasten.

Als wichtigste Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs dienen die zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf, sowie die lokale Drehscheibe Zentrum beim Telldenkmal in Altdorf. Beide befinden sich Nahe am geografischen Zentrum der Agglomeration. Das Busangebot ist wo weit wie möglich auf diese Umsteigeorte ausgerichtet. Über Bahnanschlüsse verfügen die regionale Verkehrsdrehscheibe Erstfeld und die lokale Drehscheibe Flüelen.

Aufgrund seiner tendenziell flachen Topografie und der kurzen Distanzen zu wichtigen Zielen lässt sich der Urner Talboden gut durch den Fuss- und Veloverkehr erschliessen. Aufgrund der zu überwindenden Steigungen sind die Wege in die Seitentäler vor allem für das E-Bike geeignet.

14.2 Siedlungsstruktur

Die Bevölkerung und Arbeitsplätze, deren Anordnung im Raum und ihre Erschliessung sind die Hauptdeterminanten der innerhalb der Agglomeration erzeugten Mobilität. Die folgenden Unterkapitel zeigen dazu den Stand und die Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigten und deren räumliche Anordnung sowie deren lokale Erschliessung und Erreichbarkeit.

14.2.1 Stand und Entwicklungspfad

Das Ausmass der Mobilität in der Agglomeration wird von den Potenzialen innerhalb und ausserhalb der Agglomeration mitbestimmt. Innerhalb der Agglomeration vergrössert sich das Mobilitätsbedürfnis bei einem Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. Der Transitverkehr ist geprägt von der Entwicklung ausserhalb der Agglomeration. Die folgenden Abschnitte fokussieren auf die Entwicklung innerhalb der Agglomeration, weil diese über eigene Instrumente beeinflusst werden kann.

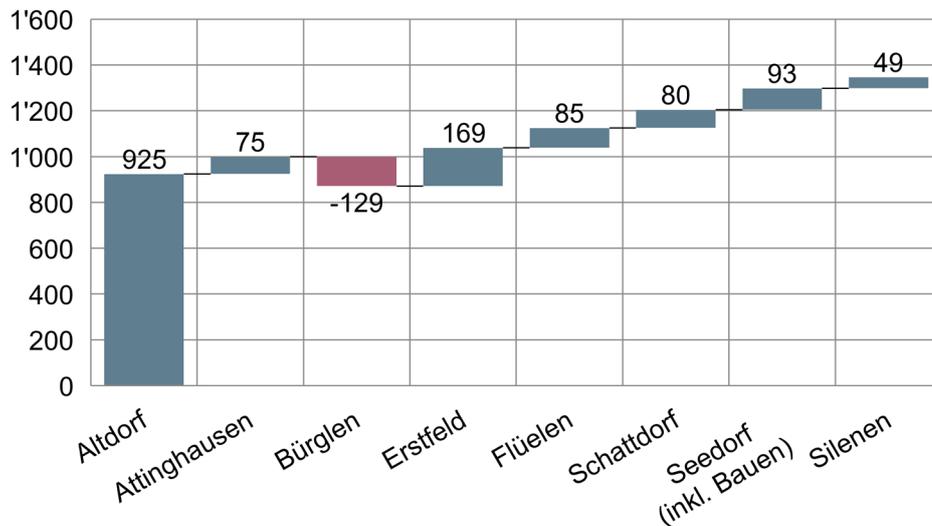
a) Bevölkerung

Ende 2023 lebten in der Agglomeration Unteres Reusstal 31'414 Einwohnerinnen und Einwohner, was etwa 83% der gesamten Urner Bevölkerung entspricht. Seit 2017 ist die Agglomeration um 4% (+1'632 Personen) gewachsen.

Die Gemeinden lassen sich gemäss ihrer Entwicklung seit 2017 grob in drei Kategorien zusammenfassen:

- **Wachstum:** Seit 2017 wachsen die Gemeinden Altdorf (+10%), Seedorf (inkl. Bauen, +5%), Erstfeld (+4%), Attinghausen (+4%) und Flüelen (+4%).
- **Stagnation:** Ihre Bevölkerung halten konnten die Gemeinden Schattdorf (+1%) und Silenen (+2%).
- **Rückgang:** Nur die Gemeinde Bürglen (-3%) hat weniger Einwohnerinnen und Einwohner als 2017.

Die absolute Veränderung der Bevölkerung in den Agglomerationsgemeinden zwischen 2017 und 2023 kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

Abbildung 14-2: Absolute Veränderung der Bevölkerung 2017-2023

Quelle: BFS STATPOP (2018-2024)

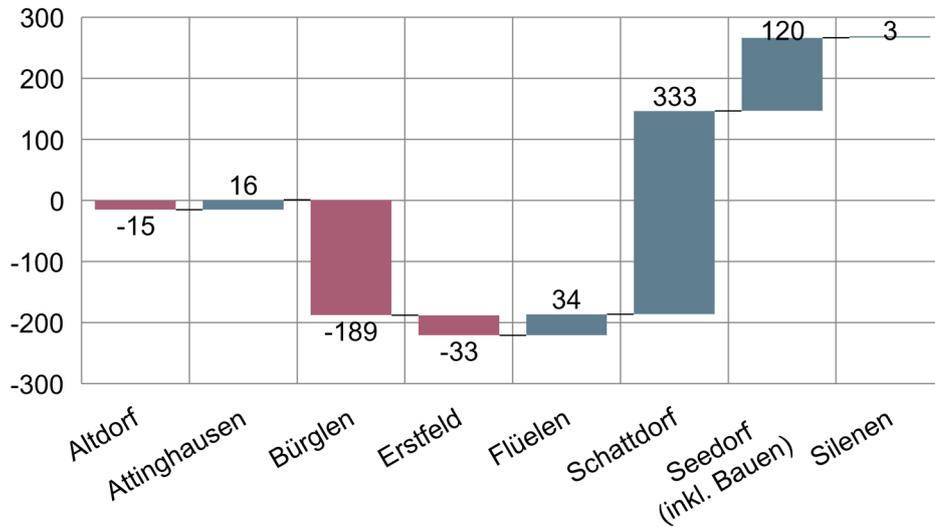
b) Beschäftigte

Die Anzahl der Beschäftigten liegt erst für das Jahr 2022 vor. Per Ende 2022 weist die Agglomeration Unteres Reusstal 11'894 Vollzeitstellen auf (83% des Kantons), wobei der Kanton Uri im schweizweiten Vergleich eine tiefe Arbeitslosenquote von rund 1% aufweist. Seit 2017 wurden in der Agglomeration 269 Vollzeitstellen geschaffen (+2.3%). Die einzelnen Gemeinden lassen sich bezüglich Beschäftigtenentwicklung seit 2017 in drei Gruppen einteilen:

- **Wachstum:** Ein kräftiges Wachstum seit 2017 kann in den Gemeinden Schattdorf (+14%) und Seedorf (+25%) festgestellt werden. Moderat gewachsen sind Flüelen (+5%) und Attinghausen (+5%).
- **Stagnation:** Die Gemeinde Altdorf ist in diesem Zeitraum gleich gross geblieben. Silenen ist um etwa 1% gewachsen und Erstfeld um etwa 3% kleiner geworden.
- **Rückgang:** Seit 2017 markant Arbeitsplätze verloren hat die Gemeinde Bürglen (-14%), wobei der Rückgang teilweise auf Verschiebungen im Grenzgebiet zu Schattdorf zurückzuführen ist.

Die absolute Veränderung der Beschäftigten zwischen 2017 und 2022 kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

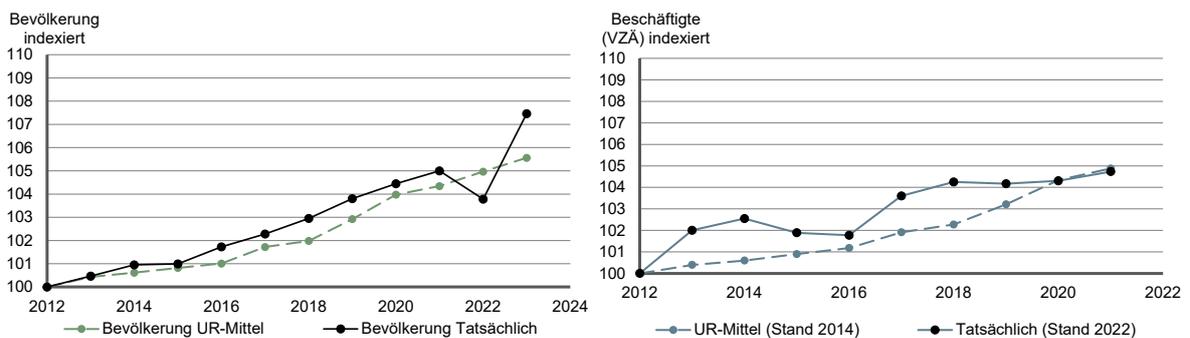
Abbildung 14-3: Absolute Veränderung der Beschäftigten 2017-2022



Quelle: BFS STATENT (2019-2024).

Die Bevölkerung und Beschäftigung in der Agglomeration hat sich im Einklang mit dem, im Kantonalen Richtplan hinterlegten, Szenario «UR-Mittel» (vergleichbar mit dem Szenario «Hoch» des BFS 2010) entwickelt, was in den folgenden Abbildungen ersichtlich ist.

Abbildung 14-4: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (indexiert) in den Gemeinden der Agglomeration im Vergleich zum Szenario UR-Mittel



c) Innenentwicklung

Die Siedlungsentwicklung im Zeitraum 2019-2024 ist dabei insbesondere in Baulücken und Innenentwicklungspotenzialen erfolgt. Die folgende Abbildung 14-5 fasst die Veränderung der Innenentwicklungspotenziale und Baulücken gemäss Erhebungsinstrument Raum+ in den einzelnen Gemeinden zusammen.

Im betrachteten Zeitraum konnten in den Gemeinden der Agglomeration demnach Baulücken geschlossen werden (-2.4 ha), aber vor allem Innenentwicklungspotenziale genutzt werden (-16.2 ha). In Seedorf wurden einzelne Baulücken geschlossen, ansonsten ist die Zunahme der Flächen mit der Integration von Bauen in die Gemeinde zu erklären.

Die Aussenreserven nahmen um insgesamt 6.1 ha ab. Die Reduktion der Aussenreserven in Silenen und Schattdorf ist hauptsächlich auf Neubeurteilungen der jeweiligen Flächen (Amsteg Grund, Schattdorf zwischen Gotthardstrasse und Bötzlingerstrasse) zurückzuführen. In Bürglen und Attinghausen wurde ein Teil der Aussenreserven für neuen Wohnraum zur Verfügung gestellt (Überbauungen Obere Breitengasse bzw. Gändli).

Abbildung 14-5: Baulücken, Innenentwicklungspotenziale und Aussenreserven in Hektar (ha), Veränderung 2019 bis 2024

| Gemeinde | Baulücken | Innenentwicklungspotenziale | Zwischenergebnis | Aussenreserven | Total |
|--------------|-------------|-----------------------------|------------------|----------------|--------------|
| Altdorf | -0.4 | -7.5 | -7.9 | 0.1 | -7.8 |
| Attinghausen | -0.3 | 0.0 | -0.3 | -0.3 | -0.6 |
| Bürglen | -0.8 | -1.7 | -2.5 | -0.8 | -3.3 |
| Erstfeld | -0.3 | 0.0 | -0.2 | 0.0 | -0.2 |
| Flüelen | -0.0 | -0.2 | -0.3 | - | -0.3 |
| Schattdorf | -0.7 | -3.1 | -3.8 | -2.3 | -6.2 |
| Seedorf | 1.0 | 1.1 | 2.1 | 0.5 | 2.6 |
| Silenen | -1.0 | -4.7 | -5.7 | -3.4 | -9.1 |
| Total | -2.4 | -16.2 | -18.7 | -6.1 | -24.8 |

Quelle: Amt für Raumentwicklung Kanton Uri (2024).

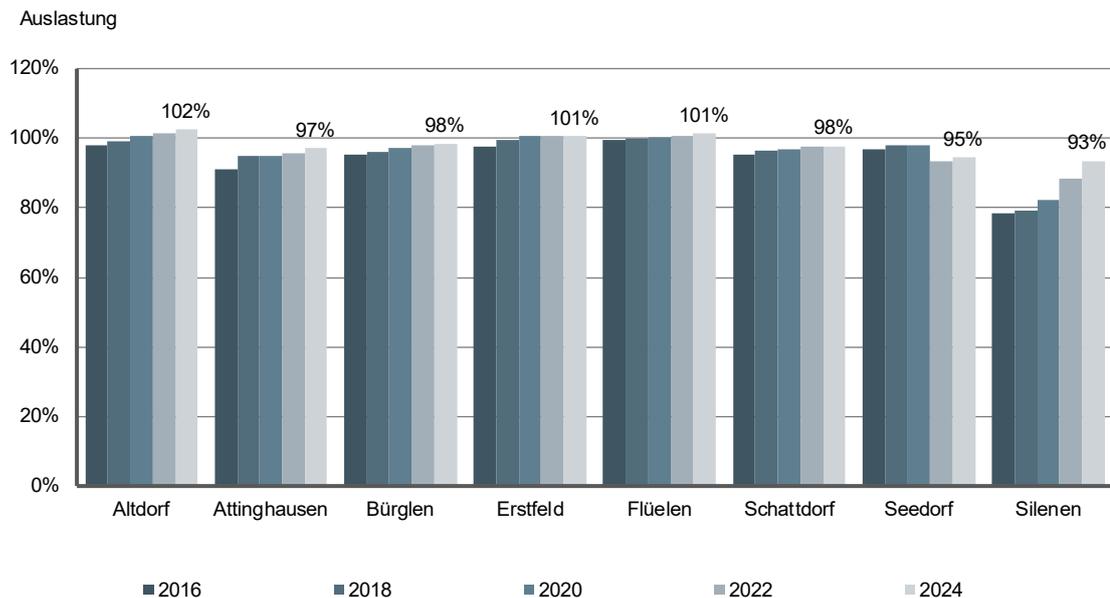
d) Bauzonenauslastung

Die Bauzonenauslastung (erwartete Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen WMZ innert 15 Jahren bei Bevölkerungswachstum gemäss Richtplan)²⁷ ist seit 2016 in allen Gemeinden der Agglomeration mit Ausnahme von Seedorf (Fusion mit Bauen) angestiegen. Das bisherige und weiterhin erwartete Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten ist damit grösser als jenes der Bauzonenflächen.

Altdorf, Erstfeld und Flüelen weisen 2024 eine Bauzonenauslastung von mehr als 100% auf. Die ländliche Gemeinde Silenen (inkl. Bristen) weist die aktuell tiefste Bauzonenauslastung auf, konnte diese aber in den letzten rund 4 Jahren stetig und deutlich erhöhen.

Die kommunale Bauzonenauslastung ist in der folgenden Abbildung für den Zeitraum 2016 bis 2022 dargestellt. Sie berechnet sich aus der erwarteten Einwohner- und Beschäftigtenzahl in 15 Jahren (ab Basisjahr), dividiert durch die Kapazität der rechtskräftigen Bauzonen.

²⁷ ARE UR (2015), Berechnung Bauzonenkapazität und Bauzonenauslastung in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Online im Internet unter https://www.ur.ch/_docn/115672/Arbeitshilfe_Berechnung_Auslastung_Bauzonen_160422.pdf

Abbildung 14-6: Bauzonenauslastung (Stand Nutzungsplanung 2016 bis 2024)

Quelle: Amt für Raumentwicklung Uri (2024)

14.2.2 Räumliche Anordnung der Aktivitätenpotenziale

Einwohner/-innen der Agglomeration legen gemäss Mikrozensus Mobilität Verkehr MZMV 2021 auf Arbeitswegen rund 25% der täglichen Strecke zurück. Aus den Pendlerbewegungen (vgl. Abschnitt e) lässt sich deshalb nur rund ein Viertel der Mobilität in der Agglomeration erklären. Mit 46% entfällt hingegen fast die Hälfte der Mobilität auf den Freizeitverkehr und zusätzlich 13% auf Einkauf und Besorgungen.

Die zurückzulegende Strecke für die jeweiligen Wege wird unter anderem von der räumlichen Anordnung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Freizeitangeboten und Einkaufsmöglichkeiten geprägt. Wichtige Konzepte zur Beschreibung der räumlichen Anordnung dieser Aktivitätenpotenziale sind die Dispersion (Distanz zwischen Aktivitäten) und die Dichte (Potenziale pro Flächeneinheit). Auch die Verkehrsmittelwahl hängt mit der Ausprägung dieser räumlichen Eigenschaften zusammen. Räume mit tiefer Dispersion sowie hoher Dichte bieten dabei Vorteile für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Bei geringen Siedlungsdichten sowie weiten Distanzen hat der motorisierte Individualverkehr oft Vorteile.

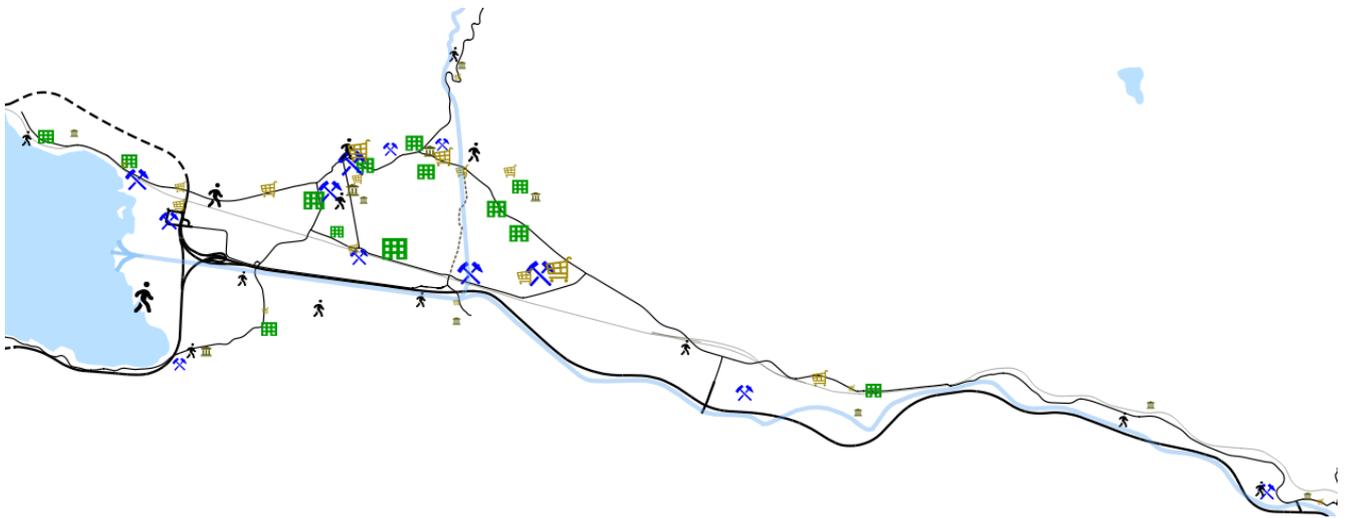
Die nachfolgende Analyse zeigt, wie die räumliche Anordnung der Aktivitätenpotenziale in der Agglomeration aussieht und liefert dazu verschiedene Kennzahlen zur Siedlungsdichte.

a) Räumliche Anordnung der Aktivitätenpotenziale

Die folgende Abbildung stellt die Anordnung der Aktivitätenpotenziale der Agglomeration in einer Übersicht dar. Sie zeigt Gebiete mit hoher Wohnnutzerdichte (**grün**), Arbeitsplatzgebiete (**blau**), Einkaufsmöglichkeiten (**gelb**), Sport & Freizeitanlagen (schwarz) sowie wichtige

Bildungseinrichtungen (**braun**). Je grösser das jeweilige Symbol, desto grösser sind die einzelnen Mobilitätspotenziale einzuschätzen.

Abbildung 14-7: Räumliche Anordnung der Aktivitätenpotenziale



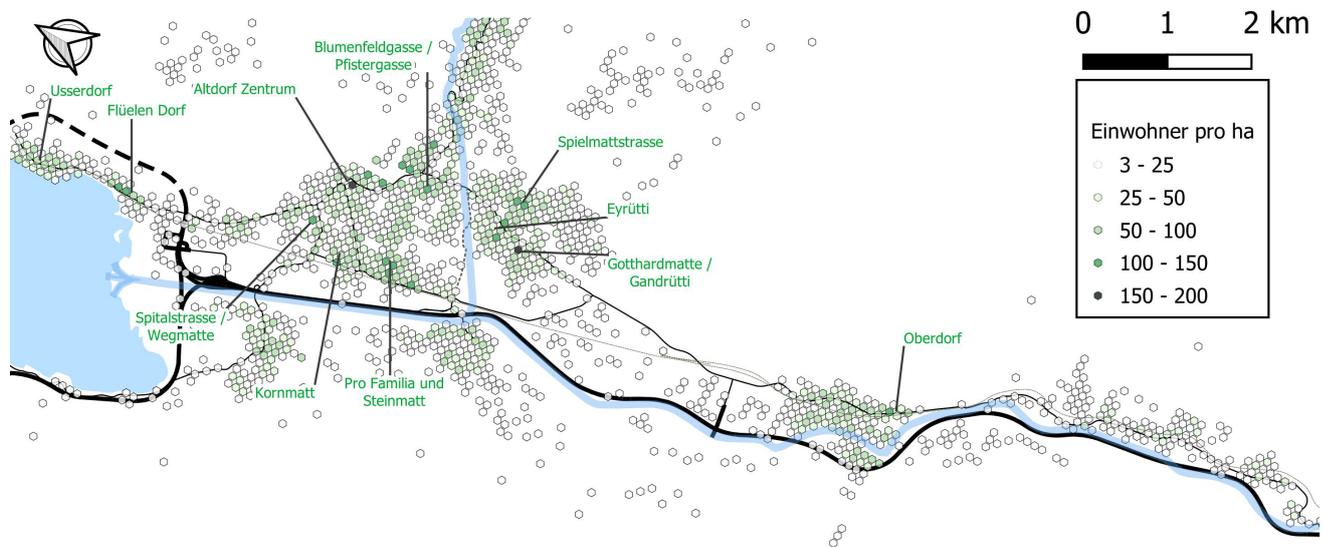
Quelle: BFS STATPOP (2024), BFS STATENT (2024) sowie eigene Recherchen

b) Bevölkerungsdichte

Die Orte mit der höchsten Bevölkerungsdichte befinden sich in den Dorfzentren oder sehr nahe an den zentralen Verkehrsknotenpunkten. Insgesamt gibt es (im Vergleich unter Schweizer Städten) nur wenige Gebiete mit einer sehr hohen Dichte. Theoretisch wäre damit ein Potenzial zur Innenverdichtung vorhanden. Das Potenzial im Bestand wird durch verschiedene Rahmenbedingungen begrenzt, beispielsweise die bestehende Nutzungsplanung, die Dimensionierung der Erschliessung, Interessen der Eigentümer/-innen oder insbesondere in den Ortskernen auch teilweise durch Auflagen im Denkmal- bzw. Ortsbildschutz.

Die höchsten Bevölkerungsdichten weisen vorwiegend Mehrfamilienhausgebiete wie «Pro Familia/Steinmattstrasse» in Altdorf sowie «Gotthardmatte/Gandrütti» in Schattdorf auf. Ebenfalls hohe Dichten über 100 Einwohner pro Hektar bestehen dank neueren Überbauungen bei der «Eyrütti» in Schattdorf sowie an der «Spitalstrasse» in Altdorf. Im Dorfzentrum von Altdorf sind in der Misch- und Kernzone u.a. dank tieferer Abstände ebenfalls höhere Dichten zu finden. Die folgende Abbildung zeigt Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte. Je dunkler das grün, desto höher die Bevölkerungsdichte pro Hektar.

Abbildung 14-8: Bevölkerungsdichte 2023



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf BFS STATPOP 2023, Hektardaten.

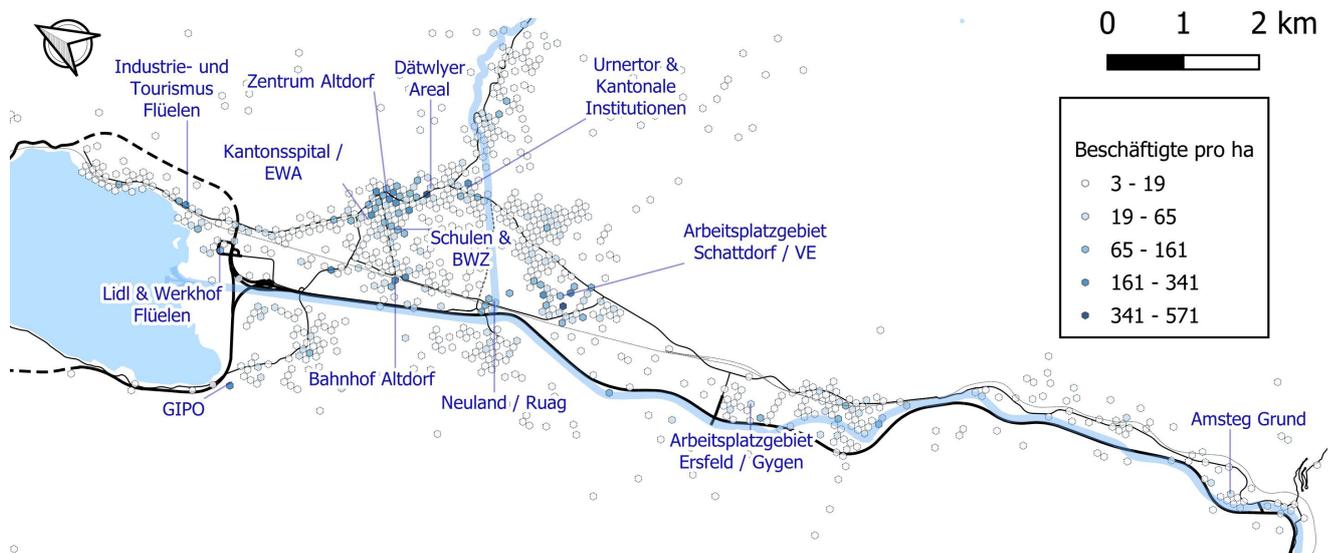
c) Beschäftigtendichte

Die Gebiete mit höherer Beschäftigtendichte sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Bedeutende Cluster mit den höchsten Dichten befinden sich im Zentrum von Altdorf sowie im Arbeitsplatzgebiet Schattdorf:

- In **Altdorf** sind vor allem Dienstleistungsbetriebe und Teile der Kantonsverwaltung präsent. Grössere Arbeitgeber mit Arbeitsplätzen rund um den Ortskern von Altdorf sind die Coop-Gruppe, die Gemeinde Altdorf, das Alters- und Pflegeheim Rosenberg, das Kantonsspital, die Andermatt Swiss Alps Gruppe sowie Implenia. Im Raum Hellgasse / Dätwylerstrasse / Industriestrasse (z.B. Dätwyler Areal) ist eine Arbeitsplatzzone mit insgesamt rund 540 Beschäftigten angesiedelt.
- Im **Arbeitsplatzgebiet Schattdorf** (Schächenwald / Rynächt / Rossgliessen) sind insgesamt rund 1'600 Beschäftigten (je nach Eingrenzung des Perimeters) vorhanden. Dieser Wert beinhaltet auch beispielsweise die Stiftung Behindertenbetriebe Uri mit mehr als 350 Beschäftigten, die RWM Schweiz und die Strabag AG, mit jeweils mehr als 100 Beschäftigten im Kanton. Teilweise ebenfalls in diesem Gebiet angesiedelt ist die Dätwyler Firmengruppe. Sie beschäftigt im ganzen Kanton Uri insgesamt rund 890 Beschäftigte.

Daneben gibt es weitere kleinere Ziele oder Gebiete mit Gewerbebetrieben mit Werkverkehr und Pendlerverkehr (z.B. ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen, ESP Amsteg in Silenen / Gurtellen usw.), Bildungseinrichtungen (z.B. Kantonale Mittelschule, Berufs- und Weiterbildungszentrum Uri, Bauernschule Seedorf, Sekundarschulen) sowie bedeutende Ziele in Freizeit und Tourismus. Zu letzteren zählen die kulturellen Angebote (Telldenkmal, Theater Uri, Museen etc.) ebenso wie die naturnahen Räume am Reussdelta bzw. rund um den Urnersee in den Gemeinden Seedorf und Flüelen.

Abbildung 14-9: Beschäftigtendichte 2022



Quelle: BFS STATENT, Hektardaten (2022)

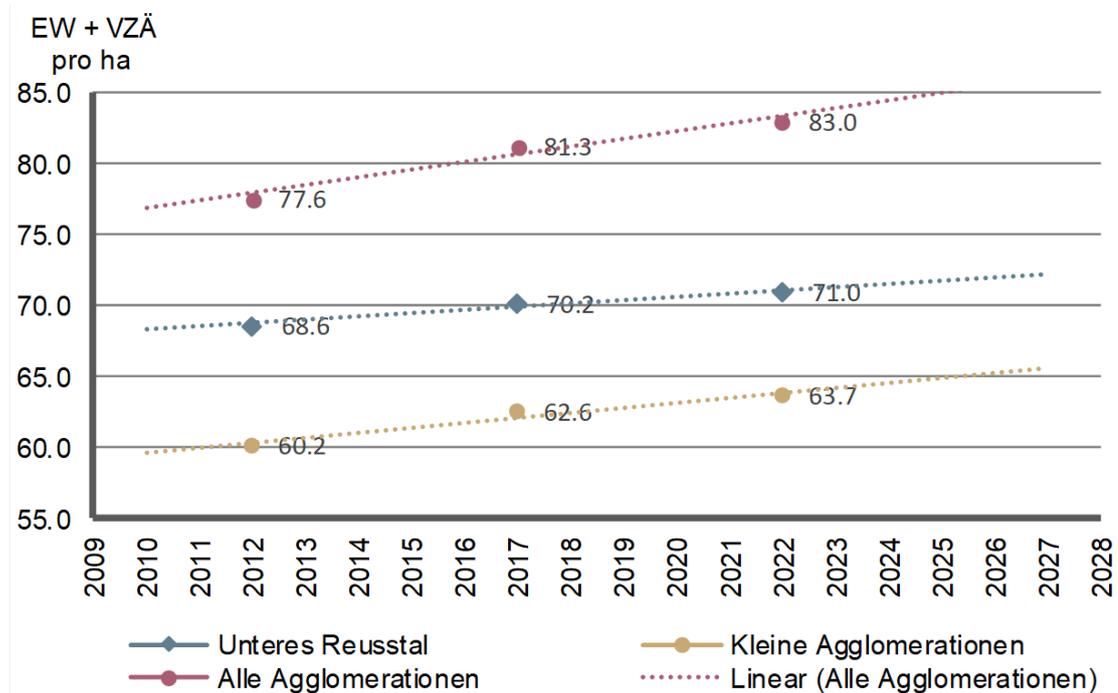
Weitere Gebiete oder einzelne Unternehmen, die in bedeutendem Masse Arbeitspendlerverkehr oder Güterverkehr auslösen können, befinden sich an folgenden Standorten:

- **Kantonsspital / EWA** in Altdorf: Das Kantonsspital verfügt über rund 600 Beschäftigte. Ebenfalls in diesem Gebiet befindet sich der Hauptsitz des Elektrizitätswerks Altdorf (gruppenweit ca. 340 Beschäftigte).
- Die **kantonale Verwaltung** (insgesamt rund 920 Beschäftigte) verteilt sich auf mehrere Standorte. Etwa ein Drittel der Beschäftigten sind an der Klausenstrasse 2 und 4 in Bürglen (Bildungs- und Kulturdirektion, Finanzdirektion, Baudirektion, Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion und Volkswirtschaftsdirektion, teilweise Sicherheitsdirektion) angesiedelt. Weitere sind im Zentrum von Altdorf (Justizdirektion, Landammannamt, Sicherheitsdirektion) einquartiert.
- In **Seedorf** ist die Emil Gisler AG / GIPO AG mit rund 230 Beschäftigten angesiedelt. Kleinere Betriebe befinden sich im Gebiet «Grossried». Im Gebiet Seedorferstrasse-Giessenstrasse-Kornmattstrasse in Altdorf befinden sich weitere Gewerbebetriebe.

d) Entwicklung der Siedlungsdichte (MOCA 5)

Trotz für kleine Agglomerationen überdurchschnittlicher Siedlungsdichte gelang es in der Agglomeration Unteres Reusstal, die Siedlungsdichte zu erhöhen. Die Entwicklung ist allerdings weniger ausgeprägt als bei allen Agglomerationen. Die folgende Abbildung vergleicht die Entwicklung der Siedlungsdichte im Unteren Reusstal mit den kleinen Agglomerationen und allen Agglomerationen im Zeitraum 2012 bis 2022.

Abbildung 14-10: MOCA-Indikator 5: Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektar der überbauten Bauzone (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) im Unteren Reusstal, den kleinen Agglomerationen und allen Agglomerationen



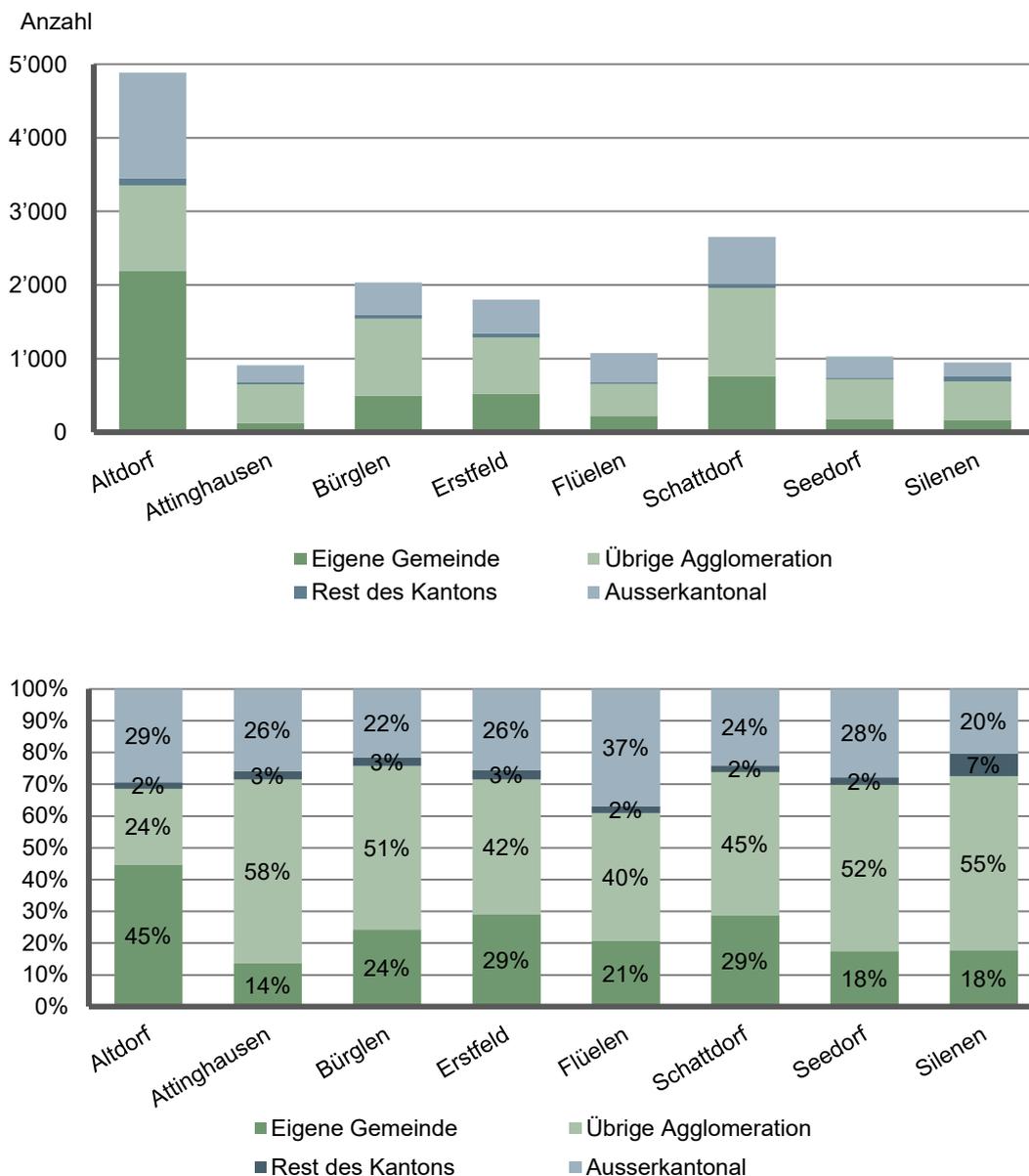
Quelle: ARE (2023)

e) Entwicklung der Pendlerzahlen

Die Pendlerbeziehungen geben Hinweise darauf, wo die Bevölkerung der Agglomeration ihre Arbeitsstelle sucht bzw. findet. Die folgenden Abbildungen zeigen die Pendlerbeziehungen der Gemeinden der Agglomeration sowie die Aussenbeziehungen für das Jahr 2020. Ebenfalls dargestellt werden die Binnenpendler (Wohn- und Arbeitsort in der gleichen Gemeinde) sowie die Entwicklung seit 2011. Die wichtigsten Pendlerziele unterscheiden sich je nach Wohnort:

- In der eigenen Gemeinde arbeiten zwischen 14% (Attinghausen) und 45% (Altdorf) aller Pendler. Der Durchschnitt liegt bei 25%.
- Attinghausen hat den höchsten Anteil an Pendlern, die in eine der übrigen Agglomerationsgemeinden pendeln (58% aller Pendler von Attinghausen). Im Schnitt pendeln 46% in eine andere Agglomerationsgemeinde, nur in Altdorf liegt der Wert deutlich tiefer (24%).
- Rund ein Viertel (26%) pendelt in eine Gemeinde ausserhalb des Kantons. Silenen (20%) und Flüelen (37%) liegen in dieser Kategorie am weitesten auseinander.
- In den Rest des Kantons (z.B. Andermatt) pendeln nur sehr wenige Personen, im Schnitt 3% aller Pendler der Agglomerationsgemeinden.

Abbildung 14-11: Anzahl (oben) und Anteil (unten) der Pendler differenziert nach Wohnort (2020)



Quelle: BFS Pendlermatrix 2020

Im Vergleich der Jahre 2011 und 2020 fallen mehrere Veränderungen auf, wobei darauf hinzuweisen ist, dass mögliche Effekte des ausgebauten Kantonsbahnhofs Altdorf und des neuen Buskonzepts noch nicht in den Daten abgebildet sind:

- Der Anteil Binnenpendler nahm in den meisten Gemeinden ab, nur in Schattdorf nicht. In Altdorf kam es zu einer Abnahme um 10%. Im Durchschnitt über alle Agglomerationsgemeinden nahm der Anteil Binnenpendler um 8% ab.
- Eine Zunahme ist hingegen bei ausserkantonalen Pendlern (+31%) und Personen, die im Rest des Kantons arbeiten (+39%), zu verzeichnen. In absoluten Zahlen pendeln allerdings deutlich mehr Personen in eine Gemeinde ausserhalb des Kantons: Aus Flüelen, nahe an

der A2/A4 gelegen, pendeln lediglich 12 Personen in den Rest des Kantons, während 102 Personen ausserhalb des Kantons arbeiten (+35%).

- Im Vergleich zu 2011 bleiben die Pendlerzahlen bei Personen, die in einer anderen Agglomerationsgemeinde arbeiten, relativ konstant (+4%). Ausreisser ist die Gemeinde Altdorf, dort pendeln im Vergleich zu 2011 +21% Personen innerhalb der Agglomeration.

Die Zahl der Zupendler aus anderen Kantonen hat im Zeitraum 2011-2020 von rund 1'300 auf 1'750 zugenommen (+35%). Dies zeigt, dass die Agglomeration auch noch ohne Kantonsbahnhof (Eröffnung 2022) für ausserkantonale Zupendler an Attraktivität gewonnen hat. Insgesamt hat damit die Pendlermobilität zugenommen und es werden tendenziell weitere Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückgelegt.

Neueste Zahlen zur Pendlermobilität im Kanton Uri hat das BFS im Januar 2025 publiziert.²⁸ Demnach pendeln etwa 60% der Pendlerinnen mit dem MIV zur Arbeitsstätte, weitere 28% mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie etwa 11.5% mit dem öffentlichen Verkehr. Im Vergleich unter den Kantonen weisen nur die Kantone Basel-Stadt und Graubünden einen höheren Anteil des Langsamverkehrs auf, wobei für den Kanton Uri das Vertrauensintervall aufgrund der Stichprobengrösse sehr gross ist.

14.2.3 Erschliessung (MOCA 3 und 4)

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor für die Mobilitätsnachfrage und die Verkehrsmittelwahl ist, neben der räumlichen Anordnung, die Erschliessung von Wohn- und Arbeitsstandorten.

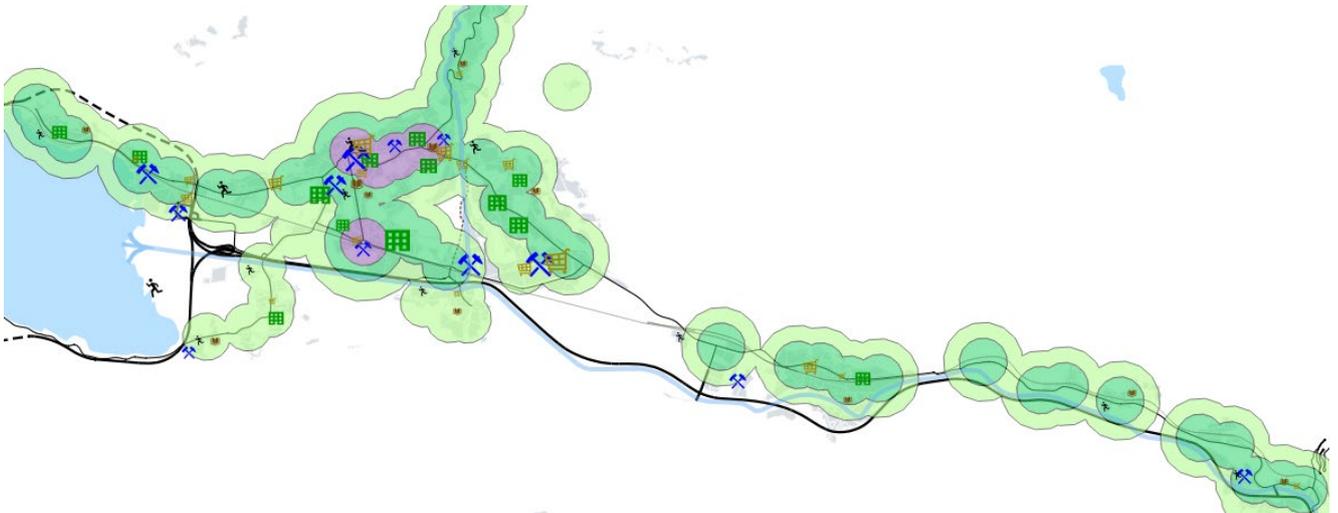
a) ÖV-Erschliessung wichtiger Aktivitätenpotenziale

In der nachfolgenden Abbildung sind die ÖV-Güteklassen 2024 dargestellt, zusammen mit den bereits gezeigten wichtigen Aktivitätenpotenzialen.

Wichtige publikumsintensive Angebote wie das Kantonsspital, die kantonale Mittelschule (Kolegi) oder die Einkaufszentren «Urnertor» und «Tellpark» sind direkt über eigene Bushaltestellen erschlossen.

Nur an den Rändern mit dem ÖV erschlossen sind verschiedene Arbeitsplatzgebiete wie beispielsweise das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, das Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen oder das Arbeitsplatzgebiet Amsteg. Die Erschliessung dieser Gebiete erweist sich als grosse Herausforderung, da sie etwas abseits der Wohngebiete und nicht auf der direkten Verbindung zwischen den Ortskernen liegen. Es wären daher teilweise ausgehend von der aktuellen Netzstruktur auch Umwege in Kauf zu nehmen. Die Nutzerstruktur der Arbeitsplatzgebiete mit vorwiegend flächenintensiven Unternehmen und weniger arbeitsplatzintensiven Nutzungen, teilweise mit Schichtbetrieb, stellt eine zusätzliche Herausforderung dar.

²⁸ Vgl. BFS (2025), Hauptverkehrsmittel (aggregiert) zur Arbeitsstätte nach verschiedenen soziodemografischen Merkmalen und Kanton, 2023.

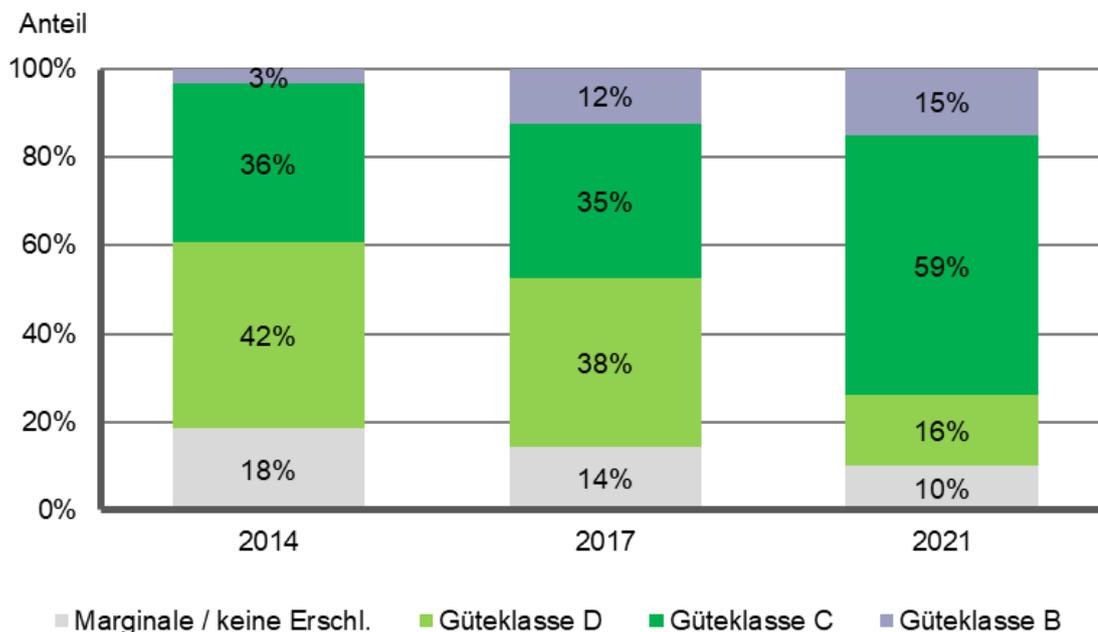
Abbildung 14-12: ÖV-Güteklassen (2023/24) und wichtige Aktivitätenpotenziale

Insbesondere im Dorfzentrum von Altdorf und Schattdorf liegen grössere Wohn- und Arbeitsgebiete nahe beieinander, die durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Grössere Einkaufsgeschäfte sind mit der Güteklasse C, zwischen Altdorf und Kreisel Kollegium sogar mit Güteklasse B, erschlossen.

b) Erschliessung der Bevölkerung (MOCA 3)

Die ÖV-Erschliessung der Einwohnerinnen und Einwohner gestaltete sich im Zeitraum 2014 bis 2021 wie in der Abbildung 14-13 dargestellt. Im Vergleich zu 2014 konnte mit dem Fahrplan 2019/20 der Anteil der Bevölkerung in Güteklasse C um rund 23%-Punkte von 36% auf rund 59% gesteigert werden. Im Gegenzug sank der Anteil der Güteklasse D von 42% auf 16%. Auch der Anteil der nur marginal, oder gar nicht erschlossenen Einwohner ist gesunken (von 18% auf 10%).

Abbildung 14-13: Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Unteres Reusstal, Anteile in den Jahren 2014, 2017 und 2021



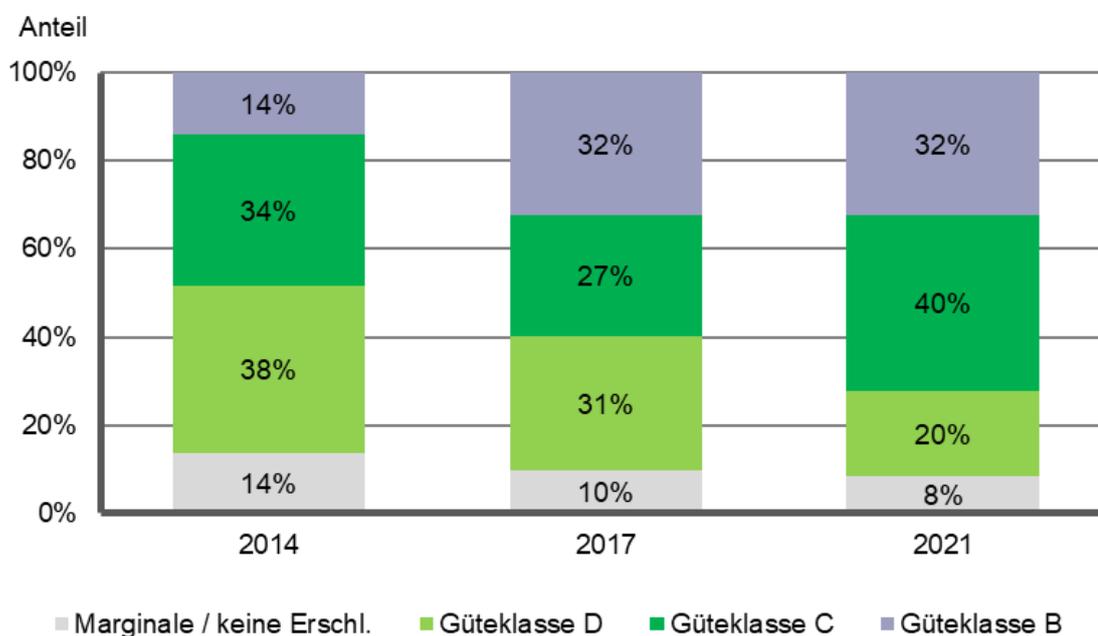
Bereits zwischen 2014 und 2017 fand in der Agglomeration Unteres Reusstal eine positive Entwicklung statt, indem der Anteil der Einwohner mit Güteklasse B erhöht werden konnte (von 3% auf 12%). Diese Entwicklung setzte sich in den letzten Jahren fort, der Anteil der Bevölkerung in Güteklasse B konnte nochmals um 3%-Punkte gesteigert werden (auf 15%). Die ÖV-Güteklasse A existiert in der Agglomeration nicht.

Ein Vergleich auf Basis der Daten des Bundesamts für Raumentwicklung zeigt, dass nur in wenigen kleinen Agglomerationen (Amriswil-Romanshorn, Bulle, Delémont, Glarus) die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in ähnlichem Ausmass verbessert werden konnte.

c) Erschliessung der Beschäftigten (MOCA 4)

Zur Erschliessung der Beschäftigten liegen im Zeitpunkt der Berichterstattung nur Beschäftigten-daten bis ins Jahr 2021 vor. Die folgende Abbildung zeigt die Anteile der ÖV-Güteklassen für die Beschäftigten über die ganze Agglomeration Unteres Reusstal mittels Daten des Bundesamts für Raumentwicklung. Dabei lässt sich insbesondere erkennen, dass der Anteil der Beschäftigten in Güteklasse D und mit marginaler Erschliessung, zugunsten einem höheren Anteil an Beschäftigten in Güteklasse C und B abgenommen hat.

Abbildung 14-14: MOCA-Indikator 4: Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in der Agglomeration Unteres Reusstal, Anteile in den Jahren 2014, 2017 und 2021



Quelle: ARE (2023), eigene Darstellung.

Seit 2021 profitieren rund 12.5% mehr Beschäftigte von der besseren ÖV-Erschliessung in Güteklasse C als noch 2017. Der Anteil in Güteklasse B hat sich seit 2014 ebenfalls deutlich erhöht. Der Anteil Beschäftigte in den Güteklassen D und «keine» konnte dementsprechend auf ein tieferes Niveau gebracht werden. Ähnlich grosse Sprünge weisen von den kleinen Agglomerationen nur Amriswil-Romanshorn, Bulle oder Delémont auf.

d) Vorgaben zur Parkierung

Eine wichtige Komponente der Erschliessung im motorisierten Individualverkehr – aber auch im Veloverkehr – stellt das Angebot an Abstellplätzen dar. Die kantonalen Vorgaben zur Erstellung und Bewirtschaftung von Abstellplätzen (bei Neu- und Umbauten, PBG Art. 85) werden in den Bau- und Zonenordnungen sowie den Parkplatzreglementen der Gemeinden umgesetzt. Eine detaillierte Übersicht der Regelungen für Wohnnutzungen ist in Anhang E (Kapitel 15.1) enthalten.

Die Gemeinden Silenen und Seedorf haben dabei eher grosszügigere Regelungen. Altdorf und Erstfeld kennen die differenziertesten Regelungen, wobei Altdorf als einzige Gemeinde auch explizit für Veloabstellplätze Vorgaben macht und in der Kernzone eine Reduktion der Pflichtparkplätze vorsieht. Die übrigen Gemeinden sind zwischen diesen Eckwerten angesiedelt, wobei die Regelungen unter den Gemeinden nicht harmonisiert sind, was einen scharfen quantitativen Vergleich von Pflicht-Parkplätzen erschwert.

Viele Regelungen entsprechen nicht den Vorschlägen der Musterbauordnung des Kantonalen Amtes für Raumentwicklung, welche die Orientierung an der SN Norm vorsieht. Die meisten Gemeinden verfügen über eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze, mit Ausnahme der Gemeinden Bürglen und Silenen.

14.2.4 Reisezeiten

Eine wichtige Komponente bei der Verkehrsmittelwahl ist neben der kleinräumigen Erschliessung und Verfügbarkeit der Verkehrsmittel auch die Erreichbarkeit bzw. die Reise- und Fahrzeit. Nachfolgend werden die Reisezeiten mit den Verkehrsmitteln MIV, ÖV und Velo/E-Bike für verschiedene Beziehungen verglichen.

Innerhalb der Agglomeration (vgl. nachfolgender Abschnitt a) und in den Hauptverkehrszeiten ist der ÖV als Verkehrsmittel konkurrenzfähig, wenn Ziele in den Ortskernen oder Nahe von ÖV-Haltestellen erreicht werden sollen. Das E-Bike und teilweise das Velo können dabei auf kürzeren Strecken bezüglich Reisezeit mit dem ÖV mithalten, sind dabei zeitlich und örtlich flexibler und günstiger. Das schnellste und flexibelste Verkehrsmittel zur Überwindung längerer Strecken oder für Fahrten an Orte mit tieferer ÖV-Güteklasse ist jedoch das Auto. Vorteil des Autos und teilweise des ÖV gegenüber dem Velo ist der Transport von Waren wie Einkäufen oder die Mitnahme von Passagieren. Ausser bei hohem Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten, bei Baustellen oder nach Unfällen ist der motorisierte Individualverkehr dabei auf den Hauptverkehrsachsen (Kantons- und Nationalstrassen) kaum eingeschränkt.

Bei Aussenbeziehungen (vgl. nachfolgender Abschnitt b) ist der ÖV vor allem für Reisen in die unmittelbare Umgebung der Bahnhöfe von Luzern, Schwyz, Zürich und Bellinzona im Vergleich zum MIV dank Direktverbindungen konkurrenzfähig, insbesondere auch für Pendler mit Möglichkeiten zum mobilen Arbeiten. Für Reisen nach Stans oder zu Zielen ausserhalb der Zentren abseits der zentralen Orte (wie z.B. Emmen) liegen die Vorteile nach wie vor deutlich beim MIV, insbesondere wenn Nahe am Zielort gute Parkierungsmöglichkeiten vorhanden sind.

a) Innerhalb der Agglomeration

Für den Weg aus der ländlichen Gemeinde Silenen nach Altdorf hat hinsichtlich der Fahrzeit der motorisierte Individualverkehr (15 Minuten Fahrzeit, ohne Parksuchzeit)²⁹ gegenüber der Reisezeit im öffentlichen Verkehr (30/40 Minuten mit Bahn-Bus/nur Bus) oder dem Velo (~1h) bzw. E-Bike (ca. 45 Minuten) klare Vorteile. Ab Erstfeld für Fahrten nach Altdorf rückt der ÖV (20 min) und das Velo/E-Bike (<25 min) als gute Alternative zum MIV (13 min) wieder vermehrt in den Fokus.

Aus den Dorfkernen von Bürglen, Flüelen, Attinghausen und Seedorf sind die grösseren Arbeitsplatzgebiete in Altdorf, Schattdorf/Bürglen mit dem Auto innert weniger Fahrminuten (unter 10 Minuten) zu erreichen. Dank guter ÖV-Erschliessung und meist direkter Verbindungen nach Altdorf weist der öffentliche Verkehr ebenfalls kurze Reisezeiten auf (unter 20 Minuten).

²⁹ Quelle: Google Maps (2024)

Mit dem E-Bike können die vorhandenen Steigungen (eine Richtung abwärts, eine aufwärts) und Distanzen gegenüber dem öffentlichen Verkehr ebenfalls in vergleichbar kurzen Zeiten überwunden werden.

Für die Ost-West-Querung des Talbodens von Bürglen nach Seedorf ist das Velo (15/30 Minuten) oder das E-Bike (12/25 Minuten) heute teilweise das schnellere Verkehrsmittel als der öffentliche Verkehr (20/25 Minuten) und gegenüber diesem entsprechend konkurrenzfähig. Mit dem Auto kann die Strecke je nach Verkehrsaufkommen in rund 8-12 Minuten zurückgelegt werden.

b) Aussenbeziehungen

Die wichtigsten Aussenbeziehungen sind in der folgenden Abbildung dargestellt, wobei sich der Vergleich auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr beschränkt. Wie bereits erwähnt, ist die Agglomeration mit dem ÖV vor allem an die Zentren gut angebunden. Nach Stans oder zu Orten weitab zentraler Bahnhöfe ist der ÖV im Vergleich zum MIV bezüglich Reisezeit kaum konkurrenzfähig.

Abbildung 14-15: Reisezeiten für Ziele ausserhalb der Agglomeration ab Altdorf / Seedorf

| | Reisezeit MIV | Kommentar | Reisezeit ÖV ab Altdorf, Bahnhof | Konkurrenzfähigkeit des ÖV gg. MIV |
|---|------------------|--------------------------------|--|--|
| Stans (Bahnhof) | 25 min | via A2 ab Seedorf / Altdorf | Winkelriedbus: 45 min via Tellbus-Luzern: 70 min | ÖV kaum konkurrenzfähig |
| Luzern (Bahnhof) | 40 min | via A2 ab Seedorf / Altdorf | via Arth-Goldau: 50-60 min mit Tellbus: 50 min | ÖV konkurrenzfähig |
| Emmenbrücke (Bahnhof) | 45 min | via A2 ab Seedorf / Altdorf | via Arth-Goldau: 90 min mit Tellbus: 70 min | ÖV kaum konkurrenzfähig |
| Schwyz (Bahnhof / Zentrum) | 25 min | via A4 ab Seedorf | Bahnhof: 20-25 min Zentrum: 30-40 min | ÖV teilweise konkurrenzfähig |
| Zug (Bahnhof) | 50 min | via A4 ab Altdorf | 50 min | ÖV konkurrenzfähig |
| Zürich (Bahnhof HB) | 70 min | via A4 ab Flüelen | via Arth-Goldau-Zug: 80 min | ÖV konkurrenzfähig |
| Bellinzona (Bahnhof) | 80 min | via A2 ab Amsteg | Gotthard-Basistunnel/IC: 35 min via Bergstrecke: 90 min | ÖV konkurrenzfähig (via Basistunnel, alle 2h) |

Hinweis: Die Reisezeiten im MIV sind ohne Parkplatzsuchzeit und ohne Fussweg vom Parkplatz zum Ziel ausgewiesen. Die Reisezeit im MIV variiert je nach Abfahrtszeit im Tagesverlauf. Die Reisezeit im ÖV ist inkl. Umsteigewartezeiten ermittelt.

14.3 Verkehrssystem und Mobilität

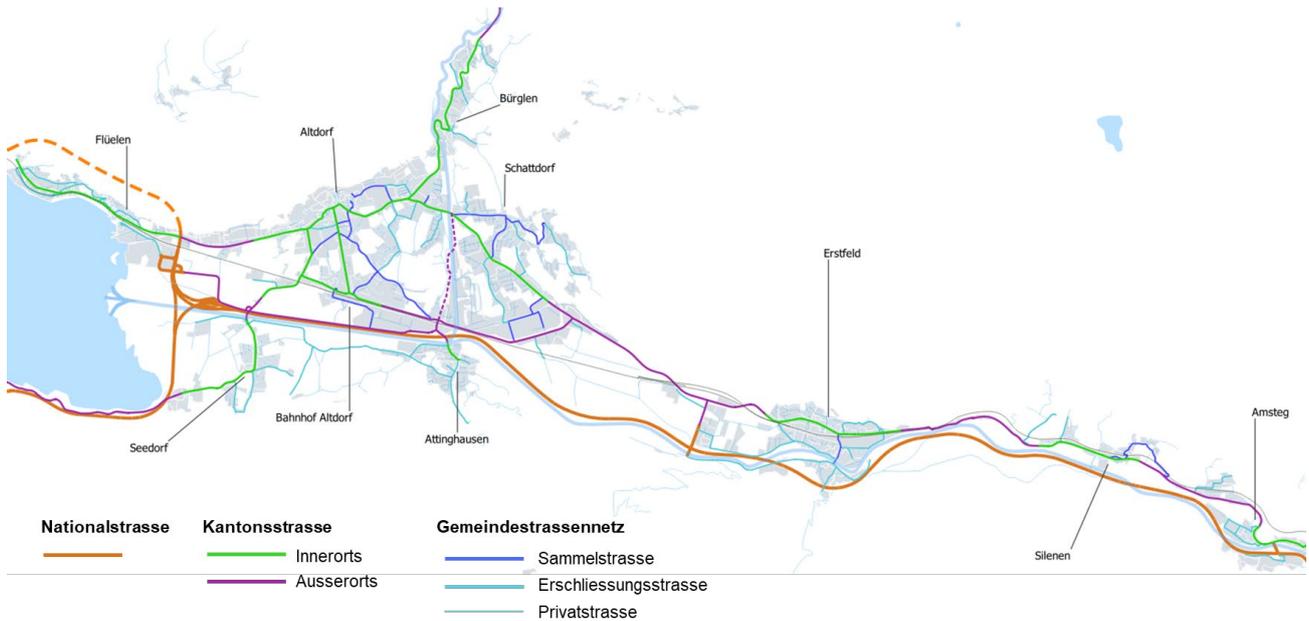
Nachfolgend wird das Gesamtverkehrssystem (inkl. Velo- und Fussverkehr) beleuchtet, das Verkehrsaufkommen im MIV und ÖV dargestellt sowie auf die aus Siedlungsstruktur und Verkehrsangebot resultierende Verkehrsmittelwahl eingegangen.

14.3.1 Gesamtverkehrssystem

a) Strassennetz

Der hierarchische Aufbau des Strassennetzes ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Unterhalb der Karte sind die Legendelemente beschrieben.

Abbildung 14-16: Hierarchische Darstellung des Strassennetzes



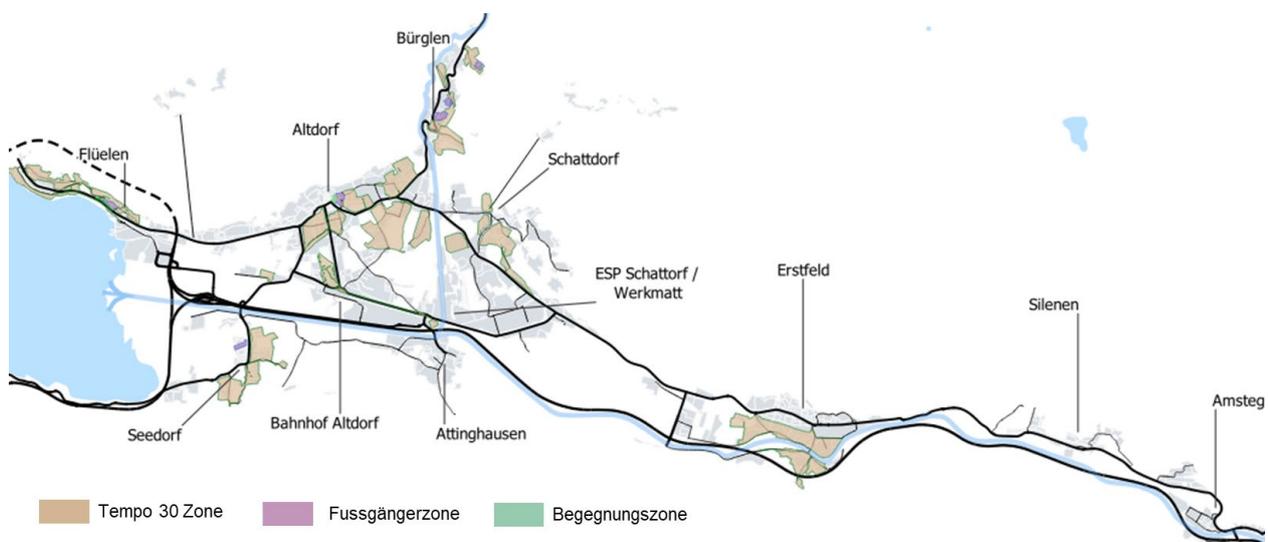
Quelle: LISAG/AfT Uri (2024), eigene Darstellung

| Eigentümer | Abstufung und Funktion |
|------------------------|--|
| Nationalstrasse | <p>Die A2 dient in erster Linie dem Transitverkehr. Dank den Anschlüssen in Flüelen, Erstfeld und Amsteg kann auch ein Teil des Quell-Ziel-Verkehrs innerhalb der Agglomeration auf der Nationalstrasse abgewickelt werden (Relationen Amsteg – Erstfeld/Schattdorf, Silenen/Amsteg – Flüelen). Via Seelisbergtunnel sind wichtige Pendlerziele wie Stans und Luzern erreichbar.</p> <p>Über die A4 wird der Verkehr ab Kreisell Flüelen in Richtung Schwyz/Zug/Zürich geführt. Sie stellt eine wichtige Verbindung für Pendler nach Schwyz und Zug dar. In den vergangenen Jahren musste die Verbindung jedoch immer wieder wegen Steinschlägen stunden- bis tageweise gesperrt werden. Dies wirkt sich jeweils auch auf die Belastung der A2 aus, welche als Ausweichroute dient.</p> <p>Ein zusätzlicher A2-Halbanschluss in Richtung Norden ist in Altdorf Süd geplant, der den Verkehr auf der West-Ost-Verbindungsstrasse WOV (Eröffnung 2025) sowie die Quell-Ziel-Verkehre des Arbeitsplatzgebiets Schattdorf und der Werkmatt aufnehmen soll. Der Zeitpunkt der Realisierung wurde aufgrund einer erst kürzlich vom Bundesgericht gutgeheissenen Einsprache auf ca. 2029 verschoben.</p> <p>Für Bau, Betrieb und Verkehrsmanagement ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig.</p> |
| Kantonsstrassen | <p>Die Kantonsstrassen verbinden die Ortskerne untereinander und sammeln den Verkehr aus dem untergeordneten Strassennetz. Im Sommer müssen die Gotthard- und Klausenstrasse in Altdorf und Bürglen auch den touristischen Durchgangsverkehr (Fahrten über den Klausenpass) bewältigen.</p> |

| Eigentümer | Abstufung und Funktion |
|-------------------------|---|
| Gemeindestrassen | <p>Ausserortsstrassen (Tempo 80) dienen entweder als direkte, schnelle Verbindungen zwischen Silenen, Erstfeld und Schattdorf oder erfüllen die Funktion von Umfahrungen oder Zubringer zu den Autobahnanschlüssen (z.B. Industrie-, Allmend-, Giessen- und Rynächtstrasse Altdorf, Umfahrungsstrasse Schattdorf). Die West-Ost-Verbindungsstrasse (gestrichelt dargestellt) wird nach ihrer Eröffnung 2025 ebenfalls als Ausserortsstrasse klassiert.</p> <p>Innerortsstrassen (in der Regel Tempo 50) sammeln den Verkehr aus dem untergeordneten Strassennetz und führen direkt durch die historischen Ortskerne (Ausnahme Schattdorf). Derzeit sind im Ortskern Bürglen sowie beim Bahnhof Altdorf kleinere Abschnitte mit Tempo 30 signalisiert.</p> <p>Für den Bau sowie baulichen und betrieblichen Unterhalt ist das kantonale Amt für Tiefbau (AFT) zuständig. Der bauliche Unterhalt wird über das für 4 Jahre über einen Rahmenkredit festgelegte Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) geplant und finanziert.</p> <p>Die kommunalen Sammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Quartieren und leiten diesen auf die Kantonsstrasse. In Schattdorf bildet die Dorfstrasse die Hauptachse zur Erschliessung des Ortskerns. Wichtige Funktionen erfüllen die Sammelstrassen auch zur Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen und Arbeitsplatzgebieten (Militärstrasse Schattdorf, Industriestrasse-Hellgasse Altdorf) sowie als wichtige Verbindung zwischen Quartieren (z.B. Attinghauserstrasse Altdorf). Die Attinghauserstrasse ist mit Tempo 40 signalisiert. Für Bau und Betrieb der Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig.</p> <p>Kommunale Erschliessungsstrassen und Privatstrassen dienen der Feinerschliessung der Quartiere. Entlang der Ortsdurchfahrten ist ein grosser Teil der Wohnquartiere mit Tempo 30 (vgl. Abbildung 14-17) oder als Begegnungszone signalisiert (Schützengasse Altdorf). Weitere Verkehrsberuhigungen sind derzeit geplant (vgl. Abbildung 14-17).</p> |

Grosse Teile der Siedlungsgebiete entlang der Innerorts-Kantonsstrassen sind als Tempo-30, Fussgänger- oder Begegnungszonen signalisiert, was aus folgender Abbildung ersichtlich wird. Weitere Verkehrsberuhigungen sind in Erstfeld (Ostseite und Ortsdurchfahrt), Schattdorf (Ortsdurchfahrt, Adlergartenstrasse-Rüttistrasse), Attinghausen («Ring»), Seedorf (Ortsdurchfahrt) und Altdorf (Ortsdurchfahrt) in Planung oder werden geprüft.

Abbildung 14-17: Zonen mit Tempo 30 sowie Fussgänger- und Begegnungszonen (2024)

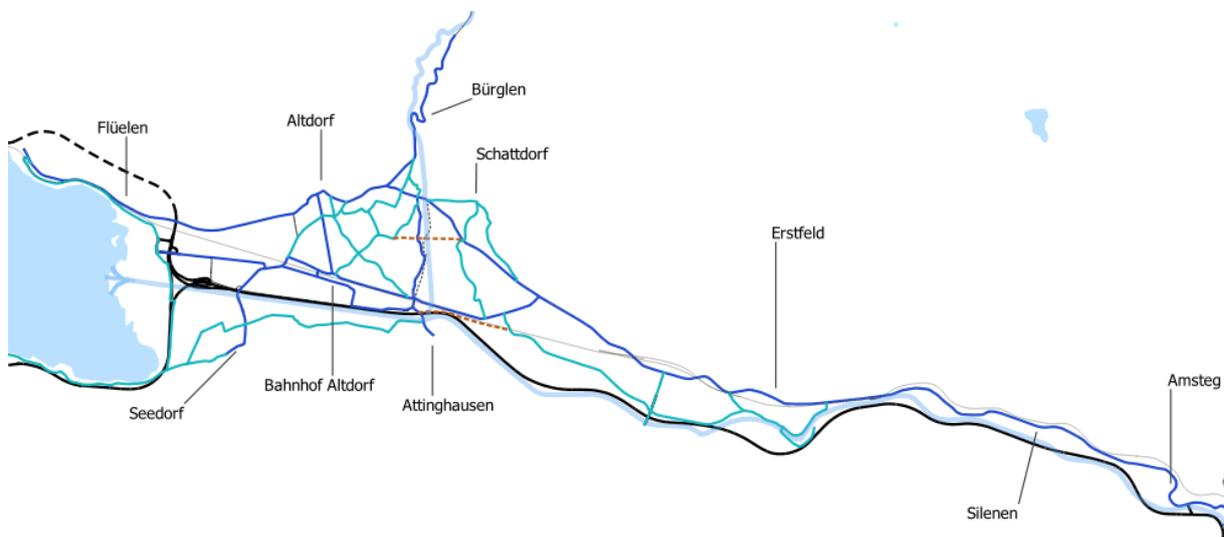


Quelle: Amt für Tiefbau (2024)

b) Radwegnetz

Der kantonale Verkehrsplan enthält das Radwegnetz. Es besteht aus kantonalen Haupt- und Nebenrouten. Hauptrouen (dunkelblau) verlaufen in der Regel entlang der Kantonsstrassen und liegen in der Verantwortung des Kantons (Ausnahme Schächenwaldstrasse parallel zur WOV). Kantonale Nebenrouen (hellblau) verlaufen meist auf Gemeindestrassen und liegen in der Verantwortung der Gemeinden. Das Amt für Raumentwicklung zusammen mit dem Amt für Tiefbau erstellt derzeit die Pläne für das kantonale Velowegnetz gemäss Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz).

Abbildung 14-18: Radwegnetz gemäss kantonalem Verkehrsplan



Quelle: Kantonaler Verkehrsplan

Das Amt für Tiefbau hat 2024 die Schwachstellenanalyse³⁰ zu den Kantonalen Velohauptrouen aktualisiert. Insgesamt wurden dabei rund 55 Veloroutenabschnitte mit Schwachstellen identifiziert. Rund ein Dutzend Schwachstellen wurden hoch priorisiert, wobei insbesondere eine fehlende Veloinfrastruktur im Mischverkehr bei hohem DTV sowie Tempo 60/80 bei der Beurteilung hoch gewichtet wurde. Diese Schwachstellen befinden sich mehrheitlich entlang der Gotthardstrasse, aber auch an der Seedorferstrasse und der Klausenstrasse. Einige Schwachstellen mit hoher Priorität wurden bereits in Massnahmen der 4. Generation adressiert und teilweise entschärft (z.B. Ortsdurchfahrt Altdorf, Seedorferstrasse, Giessenstrasse Altdorf, Gotthardstrasse Schattdorf). Noch nicht gelöst sind die Herausforderungen auf der Strecke entlang der Klausenstrasse (Bürglen-Altdorf), entlang des A2-Zubringers Erstfeld (teilweise Zuständigkeit ASTRA) nördlich des ESP Erstfeld / Gygen, der Gotthardstrasse Erstfeld-Silenen, zwischen Reussbrücke und Dorfzentrum Seedorf, an der Umfahrungsstrasse Schattdorf oder auf der Gotthardstrasse zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Schächen.

³⁰ Metron (2024), Schwachstellenanalyse Veloverkehr Unteres Reusstal.

c) Fussverkehr

Im Fussverkehr sind die Gemeinden für die behördenverbindliche Wegeplanung zuständig, in Koordination mit dem Amt für Tiefbau und dem Amt für Raumentwicklung. Das dichte Fusswegnetz in den Ortskernen für den Alltagsverkehr ist dabei weitgehend historisch gewachsen und grundsätzlich flächendeckend vorhanden. Ausserorts überlagert sich das Fusswegnetz mit dem dichten und qualitativ gut ausgebauten Freizeit- und Wanderwegnetz.

Analog zum Velowegnetz hat der Kanton unter Einbezug der Gemeinden auch zum Fussverkehr für ausgewählte Routen eine Schachstellenanalyse durchgeführt und das Wegnetz auf bestehende Mängel und Lücken untersucht.³¹ Die Analyse umfasst die mit den Gemeinden abgestimmten Attraktorengelände und betrachtet sowohl Kantons- als auch Gemeindestrassen. Von insgesamt 137 untersuchten Schwachstellen wurden 18 Schwachstellen mit hoher Priorität bewertet. Diese befinden sich mehrheitlich in Altdorf (Flüelerstrasse, Spitalstrasse, Tellsgasse und Seedorferstrasse). Weitere befinden sich an der Klausenstrasse, der Gotthardstrasse in Erstfeld und Silenen, der Dorfstrasse Seedorf, der Adlergartenstrasse Schattendorf und an der Axenstrasse Flüelen.

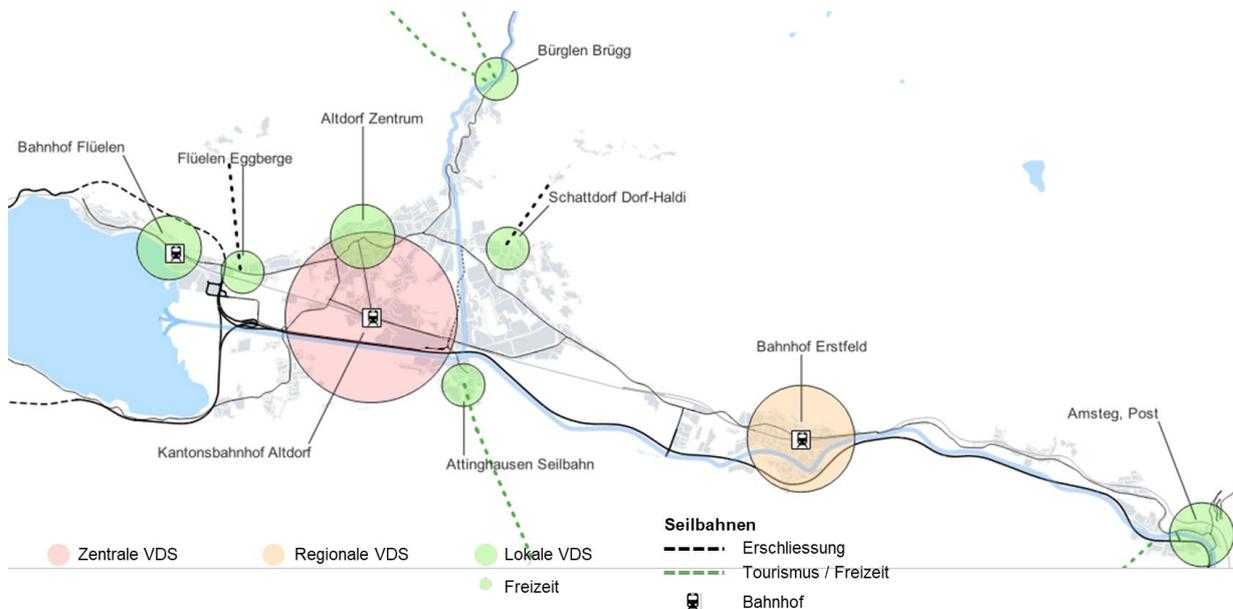
d) Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben zielen darauf ab, die verschiedenen Verkehrsmittel an diesen Orten zu bündeln und zu multimodalen Wegeketten zu verbinden. Die Verkehrsdrehscheiben im Kanton Uri sind im kantonalen Richtplan festgelegt. Auf dieser Basis hat das Amt für Raumentwicklung in Koordination mit dem Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr sowie dem Amt für Tiefbau ein Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben im Kanton erstellt. Das Konzept identifiziert und typologisiert die Verkehrsdrehscheiben und definiert die Anforderungen, welche an die einzelnen Drehscheiben gestellt werden. In den Objektblättern werden jeweils Qualitäten und Schwachstellen des Bestandes beschrieben und Empfehlungen ausgesprochen. Sie beinhalten jedoch noch keine konkreten Massnahmen. Die Erkenntnisse des Konzepts sind in das Zukunftsbild, den Handlungsbedarf und in die Erarbeitung der Strategien und Massnahmen des AP eingeflossen.

Im ganzen Kanton wurden 15 Verkehrsdrehscheiben identifiziert, davon liegen 9 im Perimeter der Agglomeration Unteres Reusstal. Die folgende Abbildung zeigt die Anordnung der Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration.

³¹ Metron (2024), Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Abbildung 14-19: Verkehrsdrehscheiben im Agglomerationsperimeter



Quelle: metron (2024), Konzept Verkehrsdrehscheiben; eigene Darstellung

Die **zentrale Drehscheibe** Kantonsbahnhof Altdorf und die **regionale Drehscheibe** Erstfeld erschliessen den Talboden des Unteren Reusstals. Beim Bahnhof Altdorf wurden Schwächen identifiziert, u.a. ein fehlender Lift, fehlende Flächen für Velosharing und eher knappe Veloabstellflächen auf der Ostseite. Der Bahnhof Erstfeld weist einige Schwachstellen auf, insbesondere bei den Bushaltekanten, dem Witterungsschutz, der Fusswegeführung im Bahnhof und beim Zugang zum Park+Ride.

Die **lokalen Drehscheiben** Altdorf Zentrum, Flüelen Bahnhof und Amsteg Post ergänzen die regionale und die zentrale Drehscheibe. Sie stellen insbesondere die Verknüpfung innerhalb des ÖV-Systems sicher und sind qualitativ und funktional gut ausgestattet. Dadurch erleichtern sie den an ihnen vorgesehenen Umstieg. Des Weiteren stellen sie lokal den Zugang zum ÖV-System sicher. Aufgrund ihrer zentralen Lage bietet das Zentrum von Altdorf eine gut ins Netz integrierte und abgestimmte Umsteigemöglichkeit. Am aktuellen Standort beim Telldenkmal fehlen jedoch umgebaute Haltekanten gemäss den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), es sind zu wenig Veloabstellplätze vorhanden und die verkehrliche Situation ist teilweise unübersichtlich. In Flüelen wurde als Schwachstelle die etwas dunkle Unterführung erkannt. In Amsteg fehlen umgebaute Haltekanten, es fehlt ein Witterungsschutz für Fahrgäste und die verkehrliche Situation wurde als unübersichtlich eingestuft.

Mit den **lokalen Drehscheiben im Freizeitverkehr** wird der Zugang zu den Seilbahnen Flüelen Eggberge, Schattdorf Dorf-Haldi, Bürglen Brügg, Attinghausen Seilbahn-Brüsti mit dem bereits vorhandenen ÖV-System gestärkt. In Attinghausen und Brügg fehlen insbesondere umgebaute Haltekanten für den autonomen Zugang mobilitätseingeschränkter Personen zum öffentlichen Verkehr. Bei den Eggbergen, die auch das Schwimmbad «Moosbad» erschliesst, und in Schattdorf, Dorf-Haldi wurden keine grösseren Schwachstellen ausgemacht.

Das Verkehrsangebot an den Verkehrsdrehscheiben mit Bahnanschluss Flüelen, Altdorf und Erstfeld kann gemäss der folgenden Tabelle zusammengefasst werden. Von Flüelen oder Erstfeld ist der Bahnhof Altdorf via S-Bahn/Interregio im Halbstundentakt erreichbar.

Abbildung 14-20: Bahn- und Busangebot im Regional- und Fernverkehr ab den Bahnhöfen (Fahrplan 2023/24)

| Bahnhof | Takt werktags, tagsüber (Abfahrtszeit Rtg. Nord / Süd) | Angebot werktags | |
|-------------------------|---|--|---|
| Bahnhof Altdorf | Intercity (IC2) | Zweistundentakt ('50 / '08) | |
| | Interregio (IR) | Stundentakt ('39 / '18) | |
| | S-Bahn (S2) | Stundentakt ('06 / '51) | |
| | Tellbus | Stündliches bis ca. halbstündliches Angebot in Hauptverkehrszeiten | Morgen: 06:09-8:09: 4x Mittag: 12:09-13:09: 2x Abend: 15:42-18:42: 6x, 19:09 + 23:09 (nur Fr) |
| | Winkelriedbus | Stündliches Angebot zu Hauptverkehrszeiten, Ergänzungskurse | Morgen: 6:23-09:23: 4x Mittag: 12.23, 13.55 (nur Sa/So) Abend: 15:55-18:55: 4x (nur Sa/So) |
| Bahnhof Erstfeld | Intercity (IC2) | - | |
| | Interregio (IR) | Stundentakt ('34 / '25) | |
| | S-Bahn (S2) | Stundentakt ('01) | |
| Bahnhof Flüelen | Intercity (IC2) | - | |
| | Interregio (IR) | Stundentakt ('44 / '15) | |
| | S-Bahn (S2) | Stundentakt ('09 / '49) | |

Der «Tellbus» (Linie 493) verbindet die Agglomeration und den Kanton ab Bahnhof Altdorf mit dem Bahnhof Luzern und gewährleistet dort den Anschluss an die Fernverkehrszüge nach Bern und Basel. Das Angebot ermöglicht eine Reisezeit zwischen Altdorf und Bern/Basel von rund 2 Stunden. Luzern ist sogar unter einer Stunde erreichbar, was sowohl für Zu- wie Wegpendler innerhalb einer akzeptablen Pendlerdistanz liegt. Der zu Hauptverkehrszeiten angebotene Winkelriedbus (Linie 310) stellt eine direkte Verbindung von Altdorf nach Stans her. Neben Pendleranliegen dient die Verbindung dem Freizeitverkehr, z.B. von/nach dem Tessin via Gotthardbasistunnel.

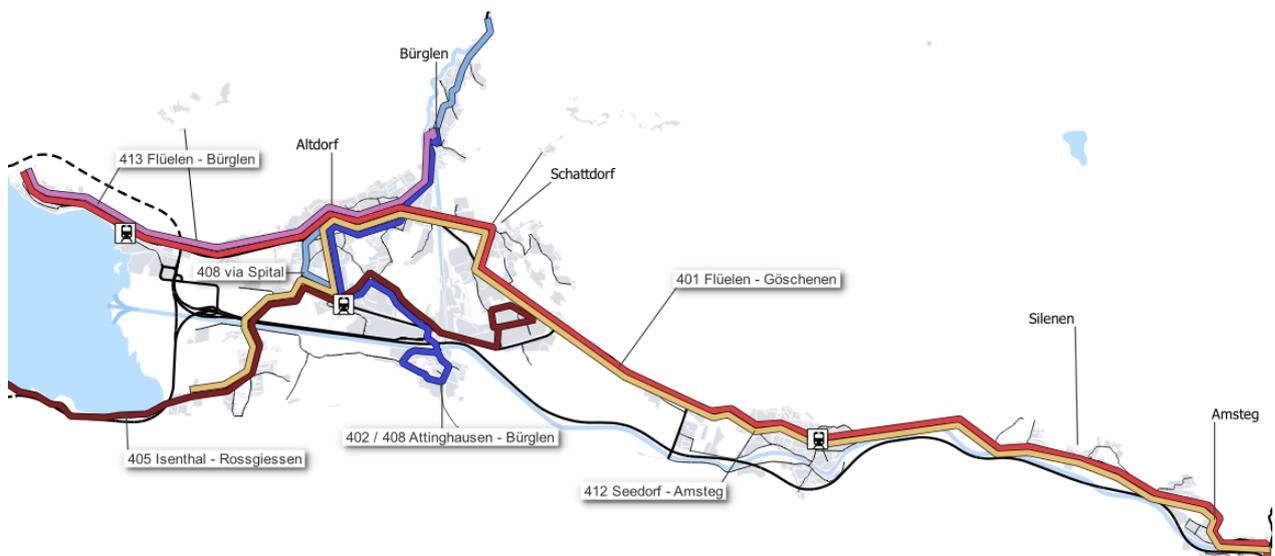
e) Busnetz

Das regionale Busnetz wird durch die Auto AG Uri (AAGU) betrieben, von Bund und Kanton bestellt und vom Bund im Rahmen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) mitfinanziert. Der

Kanton (70%) und die Gemeinden (30%) leisten einen Beitrag an die ungedeckten Kosten und tragen gemeinsam die Finanzierung des Überangebots³².

Das Netz im Perimeter der Agglomeration ist in der Abbildung 14-21 dargestellt. Es erschliesst die Siedlungsgebiete und ist auf die zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Altdorf (IR/S-Bahn) und auf die lokale Drehscheibe Altdorf «Zentrum» beim Telldenkmal optimiert. Der *Bahnhof Altdorf* ist über drei Linien (402, 408 und 412) mit dem Zentrum Altdorf, *Telldenkmal* verbunden (hellbraun, hellblau und dunkelblau). Weitergehende Transportketten erfolgen in Verknüpfung mit der Hauptlinie 401 nach Flüelen und Amsteg/Göschenen. Im unteren Reusstal wird dadurch ein durchgehender Halbstundentakt bzw. auf der Hauptachse zwischen Flüelen und Amsteg sowie Bürglen ein Viertelstundentakt angeboten. In *Amsteg* bestehen Umsteigemöglichkeiten nach Bristen im Maderanertal. Insbesondere im Sommer ist die *lokale Verkehrsdrehscheibe Amsteg Post* eine nicht unbedeutende Umsteigehaltestelle mit grossem Anteil an touristischem Freizeitverkehr.

Abbildung 14-21: Übersicht zu den regionalen Buslinien im Perimeter der Agglomeration



Quellen: Auto AG Uri (2025), eigene Darstellung

Es gibt jedoch auch Schwachstellen im Busangebot. Ab 20 Uhr wird der Takt nach Bürglen auf eine halbe Stunde reduziert. An Wochenenden und Randstunden verlängert sich die Reisezeit zwischen Seedorf und Altdorf (Umweg über Attinghausen). Von Bürglen Dorf nach Schattdorf und Erstfeld bestehen keine direkten Busverbindungen. Um von Bürglen nach Schattdorf oder Erstfeld zu gelangen, müssen Fahrgäste an der Haltestelle *Altdorf, Kollegium* umsteigen. Die am Bahnhof Altdorf auf den IR (Abfahrten zur Minute 18/39) und die S-Bahn (51/06)

³² Als Überangebot gelten beispielsweise Linien, welche die Vorgaben aus Art. 7 ARPV nicht erfüllen, also nicht der ganzjährigen Groberschliessung dienen oder Kurse, die eine minimal erforderliche Wirtschaftlichkeit und Nachfrage nicht erreichen.

ausgerichteten Buslinien im Viertelstundentakt können zudem keine optimale Anbindung der zweistündlichen und teils verspäteten IC-Halte (50/08) garantieren.

f) Bushaltestellen

Die Bushaltestellen befinden sich vorwiegend auf den Kantonsstrassen innerorts. Für den Busverkehr wichtige Gemeindestrassen sind die Abschnitte Attinghauserstrasse-Gurtenmundstrasse in Altdorf, die Ortsdurchfahrt Schattdorf (Dorfstrasse-Adlergartenstrasse) sowie der «Ring» in Attinghausen bestehend aus Reuss-, Walter-Fürst- und Kummetsstrasse.

Die Bushaltestelleninfrastruktur wird gemäss den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG laufend baulich angepasst und die Haltekanten entsprechend umgebaut. Nach BehiG sind hindernisfreie Anpassungen vorzunehmen, sofern der zu erwartende Nutzen für Menschen mit Behinderungen in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht. Als Grundlage für das Vorgehen dient das kantonale Konzept «Hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen in Uri; methodischer Ansatz und Ergebnis der Überprüfung der Haltestellen» vom 12. April 2019, nach welchem der Umbau von Haltestellen im Rahmen von Strassensanierungsprojekten gemäss den Kriterien der Verhältnismässigkeit geprüft wird. Die Hauptkriterien umfassen insbesondere folgende Aspekte, welche so den Umbau der Haltestelleninfrastruktur priorisieren:

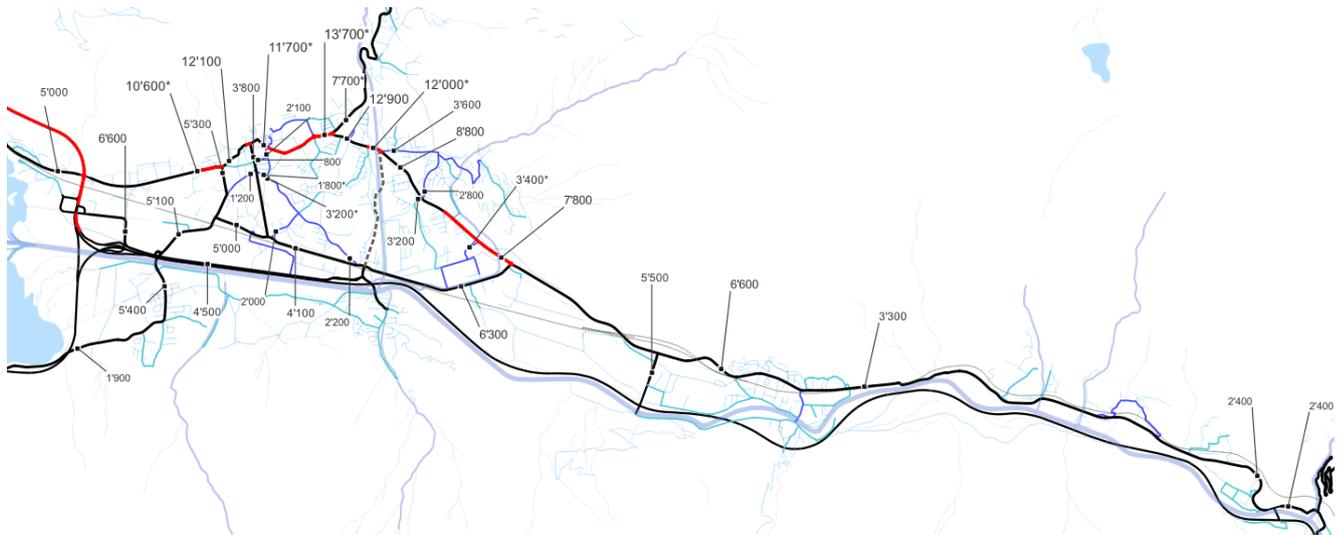
- Nachfragepotenzial
- Lage und Bedeutung der Haltestelle hinsichtlich Erschliessung zentraler Einrichtungen
- Umsteigefunktion
- Frequenzen

Darüber hinaus hat sich der Kanton zum Ziel gesetzt, sämtliche politischen Gemeinden mit mindestens einer hindernisfreien Haltestelle zu versehen. Kantonsweit wurden bis Ende 2023 rund 20 Bushaltestellen, von welchen 16 im Perimeter der Agglomeration «Unteres Reusstal» liegen umgebaut. Die Ausstattung der Haltestellen ist nicht einheitlich. Zur Grundausstattung gehören neben den erhöhten Einstiegsanten insbesondere auch taktil-visuelle Markierungen als Orientierungshilfe für sehbeeinträchtigte Personen.

14.3.2 Strassenverkehrsaufkommen

a) Verkehrsaufkommen 2023

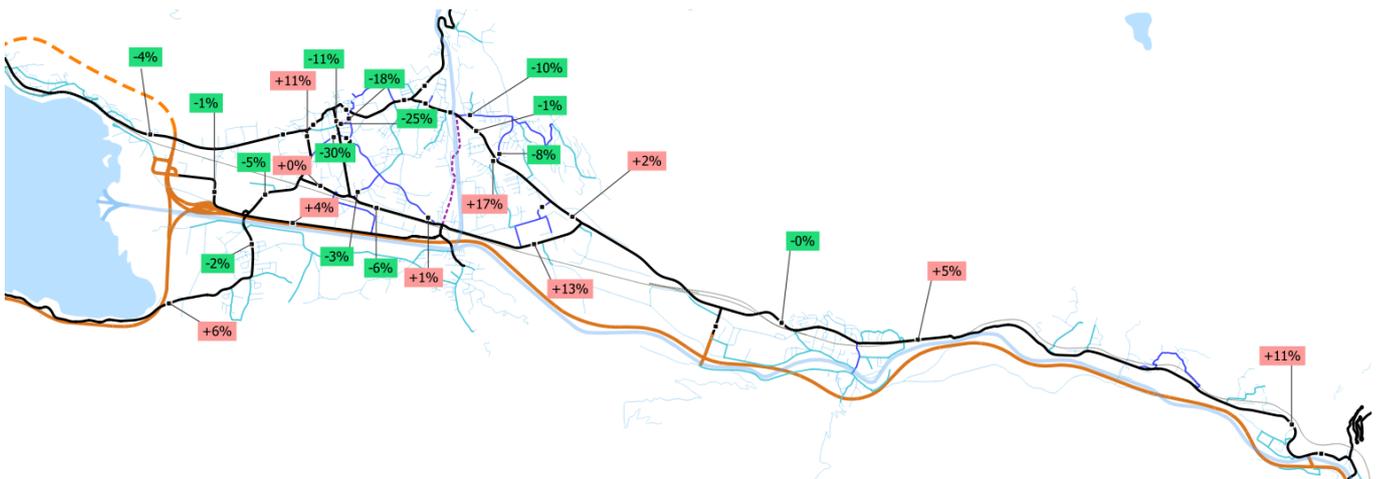
Die folgende Abbildung zeigt das Verkehrsaufkommen (DTV, Querschnitt) 2023 in einer Übersicht für das lokale und regionale Netz. Rot markiert sind Streckenabschnitte die gemäss NPVM 2017 eine geschätzte Auslastung über 60% aufweisen. Die höchsten Werte weist die Gotthardstrasse (K2), insbesondere die Ortsdurchfahrt Altdorf und der Abschnitt Schächenbrücke – Kollegi auf. Stark ausgelastet ist auch der Kreisel Flüelen sowie die Gotthardstrasse in Schattdorf zwischen der Messstelle «Jumbo» (publikumsintensive Einrichtungen, Quell-Zielverkehr Schattdorf-Altdorf-Erstfeld) und dem Knoten «Adlergarten».

Abbildung 14-22: Verkehrsaufkommen DTV 2023 (*2022 bei fehlenden Werten)

Quelle: Amt für Tiefbau Uri (2024), Bundesamt für Raumentwicklung (2018), eigene Darstellung (Werte gerundet)

b) Entwicklung 2017 bis 2023

Entlang des Strassennetzes im Urner Talboden sind zahlreiche Zählstellen installiert, die das Verkehrsaufkommen über grosse Zeiträume erfassen. Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung des Verkehrsaufkommens (DTV, Querschnitt, Fahrzeuge pro Tag) zwischen 2017 und 2023 in Prozent. Die Entwicklung der einzelnen Messstellen (2017-2023/22) wird in Anhang E2 dargestellt.

Abbildung 14-23: Entwicklung des Verkehrsaufkommens 2017 bis 2023 (DTV)

Quelle: Amt für Tiefbau Kanton Uri (2024), eigene Darstellung

Beim Grossteil der Messstellen blieb die Verkehrsmenge in etwa konstant bzw. unterliegt normalen jährlichen Schwankungen. Eine deutliche Abnahme (< -8%) des Verkehrsaufkommens

im durchschnittlichen Tagesverkehr weisen die Messstellen beim Schulhaus Hagen Altdorf auf der Seedorferstrasse, beim Staatsarchiv in Altdorf an der Bahnhofstrasse und die Adlergartenstrasse Schattdorf auf. An vier Messstellen hat eine spürbare Verkehrszunahme stattgefunden (an der Spitalstrasse Altdorf, an der Gotthardstrasse beim Grund Amsteg, sowie an der Rütistrasse und der Umfahrungsstrasse Schattdorf).

Das Verkehrsaufkommen hat im Jahr 2023 im Vergleich zu 2017 auf der Gotthardstrasse zwischen Schattdorf und Flüelen tendenziell abgenommen. Die Spital-, Rynächt- und Umfahrungsstrasse sind leicht stärker belastet. Der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV)³³ ist auf der Kantonsstrasse in aller Regel höher als der DTV. Die Entwicklung des DWV der letzten Jahre (2017-2023) ist bei den meisten Messstellen gleichgerichtet wie beim DTV.

c) Durchgangsverkehr

Zu den Anteilen des Durchgangsverkehrs im Agglomerationsperimeter liegen keine flächendeckenden Daten vor. Eine Nummernschilderhebung im Oktober 2022 (am Donnerstag, 17. Oktober)³⁴ liefert Hinweise zur Schätzung dieser Verkehre für Schattdorf und Altdorf:

- In Altdorf liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei der Turmmatt und beim Moosbad bei 42% resp. 46%. Im Vergleich zum Oktober-Werktag dürfte der Anteil an Wochenenden, vor allem in den Sommermonaten höher sein. Etwas unter dieser Grössenordnung liegt der Anteil an der Seedorferstrasse mit 38%. An der Bahnhofstrasse beim Bahnhof Altdorf lag der Anteil bei 27%. Die Attinghauserstrasse und die Gurtenmundstrasse weisen tiefe Durchgangsverkehrsanteile von 14% resp. 8% auf.
- Beim Kreisel Kollegi und bei der Schächenbrücke liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs bei etwa 75%.
- In Schattdorf wurde der Anteil des Durchgangsverkehrs für drei Standorte bestimmt. Er liegt gemäss Nummernschilderhebung 2022 bei der Schächenbrücke und an der Umfahrungsstrasse bei rund 28%. Am Standort Rynächt / Gotthardstrasse liegt der Anteil bei 52%. An der Rynächtstrasse liegt der Wert bei hohen 78%.

Für die Ortskerne der übrigen Agglomerationsgemeinden liegen keine Zählungen oder Schätzungen vor. Deren verkehrliche Lage lässt aber eine qualitative Einschätzung zu:

- Aufgrund der verkehrlichen Lage ist für **Attinghausen** mit einem tiefen Anteil an Durchgangsverkehr zu rechnen. **Flüelen** wird seit 2005 durch den Tunnel «Umfahrung Flüelen» von Durchgangsverkehr entlastet und dürfte ebenfalls einen tiefen Anteil an Durchgangsverkehr aufweisen.
- In **Erstfeld** nimmt die Ortsdurchfahrt einen Teil des Quell-Ziel-Verkehrs zwischen Silenen und Schattdorf/Altdorf auf, wird jedoch auch durch die A2 – dank der Autobahnanschlüsse Amsteg, Erstfeld und Flüelen – entlastet. Während den Ferienzeiten bzw. bei Stau auf der A2 erhöht sich der Anteil an Durchgangsverkehr aufgrund von Ausweichverkehr häufig.

³³ Durchschnittliche Verkehrsmenge aller Motorfahrzeuge von Montag bis Freitag über ein ganzes Jahr, ohne Ferien- und Feiertage.

³⁴ Vgl. TEAMverkehr (2023), Nummernschilderhebung vom 13. April 2023.

Der nach Norden ausgerichtete künftige Halbanschluss Altdorf Süd hat auf diese Verkehre nur einen marginalen Einfluss.

- Durch **Seedorf** führen die Verkehre nach Bauen und Isenthal, der Verkehr des Gewerbes am nordwestlichen Ortsrand und der Ausflugsverkehr an den See, weshalb der Durchgangsverkehr im Vergleich der übrigen Ortskerne eine höhere Bedeutung hat. Umfahrungsmöglichkeiten gibt es keine. Im Sommer ist der Durchgangsverkehr aufgrund des Freizeitverkehrs nach Isenthal, zur Isleten oder ans Reussdelta als saisonale Schwankung prägnanter wahrzunehmen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs im Ortskern dürfte bei rund 30-50% liegen (Schätzung auf Basis der Zählstellen «Pumpwerk Weidbach» bei GIPO und «Dorfeinfahrt»).
- Der Ortskern von **Bürglen** liegt auf der Strecke zwischen Altdorf/Schattdorf – Spiringen/Unterschächen, was ebenfalls für einen höheren Durchgangsverkehrsanteil spricht. Umfahrungsmöglichkeiten sind keine vorhanden. In den Sommermonaten bzw. Wochenenden bei geöffnetem Klausenpass ist der Anteil des Durchgangsverkehrs aufgrund des touristischen Reiseverkehrs deutlich höher als im Winter.

14.3.3 Güterverkehr

Auf der Nationalstrasse A2 Erstfeld sowie im Seelisbergtunnel liegt der Schwerverkehrsanteil bei rund 13%. Die Verkehrszählungen im lokalen und regionalen Netz zeigen, dass die Schwerverkehrsanteile 2022 (DTV) im Agglomerationsperimeter zwischen 1% und 7% liegen:

- Die höchsten Werte weisen in Altdorf die Industriestrasse (6-7%) sowie in Amsteg die Gotthardstrasse (6-7%) auf.
- Auf tiefem Niveau liegt der Anteil in Altdorf Schmiedgasse (4%) sowie im Umfeld der Arbeitsplatzgebiete Schattdorf / Bürglen Rynächtstrasse (4-5%) sowie in Erstfeld beim A2-Zubringer (4-5%).
- Noch tiefere Anteile weisen die Strassenabschnitte Schattdorf Gotthardstrasse (1-2%), Altdorf Klausenstrasse (Kant. Verwaltung, 2-3%), Seedorf Bauerstrasse (Dorf, 3%) und Flüelen Gotthardstrasse (3-4%) auf.

Der Anteil der leichten Nutzfahrzeuge (Lieferwagen) ist vor allem in Altdorf innerorts relevant und lag zwischen November 2022 und Mai 2023 bei rund 11%, was einer deutlichen Zunahme gegenüber 2013 (4%) gleichkommt.³⁵ Der Anteil der Busse lag im gleichen Zeitraum 2022/23 bei rund 2%.

Die Arbeitsplatzgebiete sind teilweise für den Schienengüterverkehr erschlossen, darunter das ESP Schattdorf (Ganzzüge), Flüelen (Kies), beim Bahnhof Altdorf (Treibstoffe, Kies) und in der Werkmatt (Baldini). Auch im Gurtner Teil des ESP Amsteg gibt es ein Anschlussgleis. Beim ESP Erstfeld / Gygen bestehen aktuell keine Schienengüterverkehrsanlagen.

³⁵ Vgl. Amt für Umwelt (2023), Immissionsbelastung Altdorf Zentrum

14.3.4 Öffentlicher Verkehr

Gemäss Analyse der Fahrgastfrequenzen (Ein-, Um- und Aussteiger über alle Verkehrsmittel) im Konzept Verkehrsdrehscheiben³⁶ nutzen den Bahnhof Altdorf werktäglich rund 5'100 Personen. In Erstfeld und Flüelen sind es je rund 1'800 Personen täglich. Beim Telldenkmal in Altdorf liegt das Aufkommen bei etwa 2'900 Personen. Bei den übrigen lokalen Verkehrsdrehscheiben dürfte das Aufkommen zwischen 200 und 400 Personen liegen. Im DTV liegen die Werte beim Bahnhof Altdorf bei 4'600, beim Telldenkmal 2'700 und in Erstfeld bei 1'700 Personen. In Flüelen liegt der DTV über dem Werktag, was auf die Vierwaldstättersee Schifffahrt im Sommerhalbjahr zurückzuführen sein dürfte.

Die Entwicklung im Schienenverkehr (nur SBB) in den vergangenen Jahren an den Bahnhöfen lässt sich aus dem Datenportal der SBB³⁷ herleiten. Am Bahnhof Altdorf wurden im Jahr 2023 an einem durchschnittlichen Werktag 2'200 Ein- und Aussteigende gezählt.³⁸ Im Jahr 2018 lag dieser Wert noch bei etwa 500 Ein- und Aussteigenden, die Frequenzen haben sich also nach Eröffnung des Kantonsbahnhofs und Umstellung des Busnetzes mehr als vervierfacht. In Flüelen hat sich mit geänderten Busverbindungen und ohne IC-Halte die Anzahl im gleichen Zeitraum von 1'800 auf rund 900 halbiert. In Erstfeld reduzierte sich an durchschnittlichen Werktagen die Anzahl von 2'300 auf 1'100 Passagiere, so dass an durchschnittlichen Werktagen an den drei Bahnhöfen der Agglomeration so insgesamt rund 400 Passagiere weniger in einen Zug ein oder aussteigen.³⁹ Hauptgrund für den Rückgang ist der in Erstfeld entfallende Umsteigevorgang nach Einführung des SOB-Angebots über die Gotthard-Bergstrecke.

Die Zahl der beförderten Passagiere im regionalen Busnetz – vgl. Abbildung 14-24 – ist stark geprägt von der Entwicklung des Liniennetzes sowie von Covid-19:

- In den Jahren 2020/21 sind die Einschnitte durch die Covid19-Pandemie sichtbar.
- Seit Dez. 2021 (Fahrplan 2022) ist der Kantonsbahnhof Altdorf und das neue Buskonzept in Betrieb. Dies manifestiert sich in der starken Verschiebung der Frequenzen von der Linie 401 hin zur Linie 402 (Bürglen – Altdorf – Attinghausen), die in der orangenen Linie in der Abbildung enthalten ist.
- Das Jahr 2023 ist geprägt von der weiteren Erholung nach Covid-19 und von der Integration verschiedener Postautolinien in das Angebot der AAGU.

Die Abbildung fasst unter dem Begriff «AAGU-Linien im Agglomerationsperimeter» die Linien 401, 402, 403, 404, 412 und 413 zusammen. Die dominante Linie 401 Flüelen – Göschenen (grün) und die übrigen Linien im Agglomerationsperimeter (orange) werden zusätzlich separat dargestellt. Ebenfalls dargestellt sind die seit 2022 ab dem Bahnhof Altdorf geführten Linien «Tellbus» und «Winkelriedbus» (in roter Farbe).

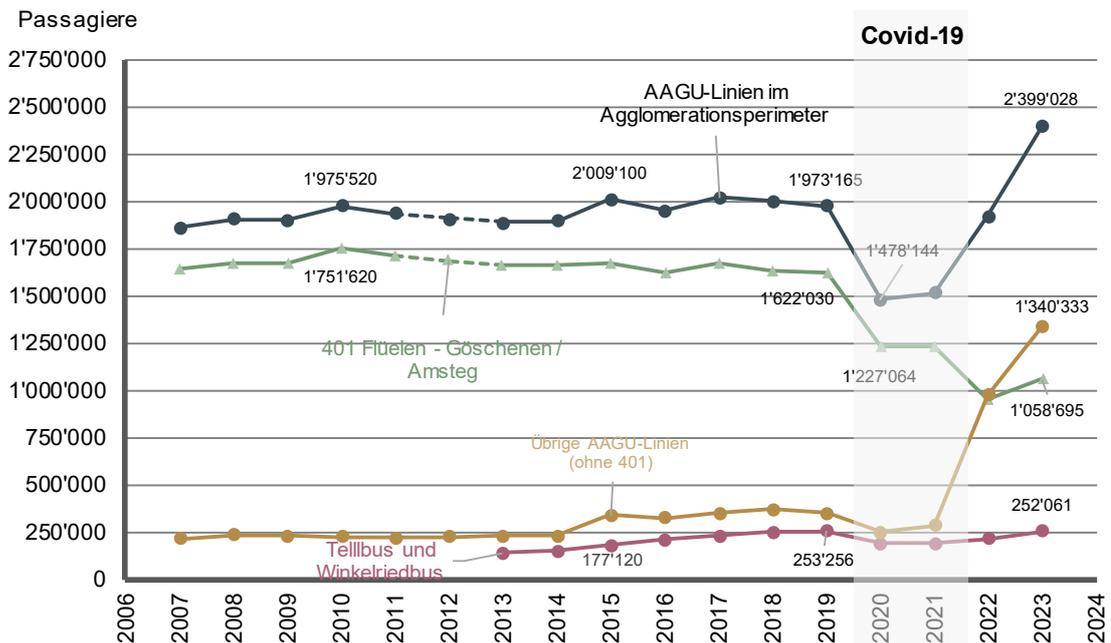
³⁶ Vgl. metron (2024), Konzept Verkehrsdrehscheiben im Kanton Uri

³⁷ Vgl. SBB Personenverkehr (2024), data.sbb.ch Passagierfrequenz. Ein- und Aussteigende an Bahnhöfen.

³⁸ In Göschenen stiegen 2023 werktäglich 2'200 Personen ein- oder aus und in Andermatt (MGB) 2'900 Personen. Die Bahnhöfe Schwyz und Brunnen wiesen 2023 Frequenzen in ähnlicher Grössenordnung auf (2'700 bzw. 3'000 Personen).

³⁹ Für die Jahre 2019 bis 2021 (Covid-19) liegen für die Bahnhöfe keine Daten zu den Passagierfrequenzen vor.

Abbildung 14-24: Passagiere im öffentlichen Busverkehr 2007 bis 2022



Quelle: Auto AG Uri, Geschäftsberichte 2009, 2011, 2015, 2018, 2021 und 2023

14.3.5 Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement, neue Mobilität

a) Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement des Amtes für Tiefbau hat zum Ziel, den Verkehrsfluss auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur für MIV und ÖV zu verbessern.

Primär wird der Verkehr mit Beschilderung und Vortrittsregelungen auf die geeigneten Routen gelenkt. Derzeit sind in der Agglomeration keine permanenten Lichtsignalanlagen, Busspuren oder Busbevorzugungen in Betrieb.

Nach Eröffnung der WOV werden schrittweise flankierende Massnahmen umgesetzt, welche den Verkehr auf die WOV lenken, Altdorf und Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlasten sowie den Verkehrsfluss auf der neuen Hauptachse Bürglen – Kollegi – Kreisel Schächen – Kreisel Wysshus – Halbanschluss Altdorf Süd sicherstellen. Zu diesen Lenkungsmaßnahmen gehören beispielsweise Rechts-Rechts-Systeme (entlang der Gotthardstrasse, beim Einkaufszentrum Urnerter), die Änderung der verkehrlichen Hauptrichtung von Knoten (beim Knoten Schächen, beim Tellpark, Schattdorf Adlergarten) sowie Temporeduktionen (Rynächt, Altdorf innerorts).

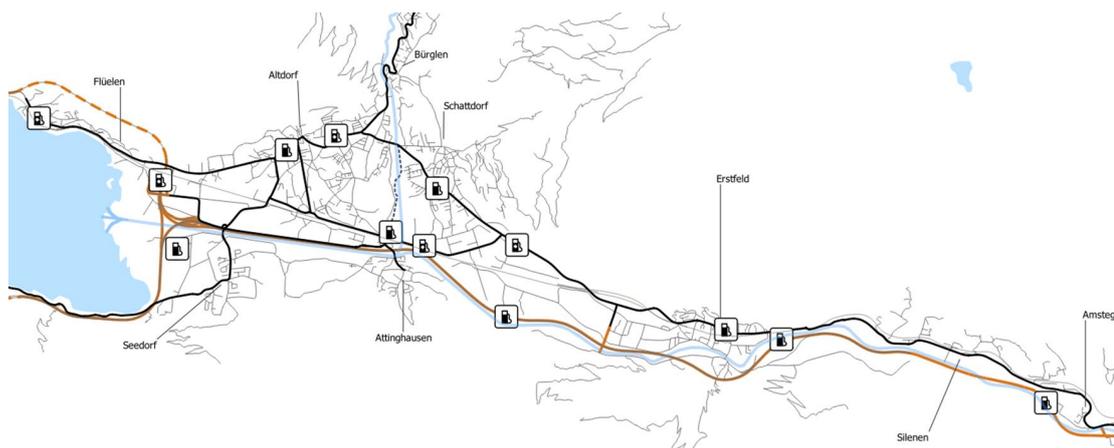
An Tagen mit hohem bis sehr hohem Verkehrsaufkommen auf der Nationalstrasse A2 treten mit dem ASTRA koordinierte Verkehrsmanagement-Massnahmen in Kraft. An den

Anschlüssen Erstfeld und Amsteg werden Ausfahrtdosierungen eingesetzt, die Autobahneinfahrten Göschenen und Wassen werden geschlossen sowie das Tempo ab dem Südportal des Seelisbergtunnels reduziert. Diese Massnahmen sollen den Ausweichverkehr über die Kantonsstrasse (ab Flüelen, Erstfeld und Amsteg) möglichst verhindern bzw. reduzieren. Der Kanton Uri befindet sich hierzu in einem Austausch mit dem Bundesamt für Strassen und die Massnahmen werden laufend weiterentwickelt.

b) Elektromobilität

In der Agglomeration sind in den letzten Jahren diverse Ladestationen für Elektromobile und E-Bikes entstanden. Die öffentlichen Ladestationen für Elektromobilität befinden sich breit in der Agglomeration verstreut (vgl. folgende Abbildung) und werden vorwiegend von Durchreisenden genutzt. Gemäss Urner Klimaschutzkonzept möchte der Kanton auch in privaten Gebäuden die Einrichtung von Lademöglichkeiten fördern.

Abbildung 14-25: Öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge



Quelle: Bundesamt für Energie (2024), eigene Darstellung

Ladestationen für E-Bikes (u.a. lanciert im Rahmen des Projekts «E-Bike-Land Uri»)⁴⁰ befinden sich im Siedlungsgebiet u.a. beim Gemeindehausplatz und Winkelplatz in Altdorf, beim Sportplatz Attinghausen, beim Seerestaurant Seedorf, beim Gemeindehaus Erstfeld, bei der SGV-Schiffsstation Flüelen und in Bürglen bei der Raiffeisenbank. Insgesamt befinden sich im Kanton Uri verteilt rund 35 E-Bike-Ladestationen.

Mit einer Anpassung des Energiegesetzes soll erreicht werden, dass Bauherrinnen und Bauherren bei Neubauten oder Sanierungen der Parkplätze für mind. 60% der Parkplätze entsprechende Ladeinfrastrukturen anbieten (Massnahme DV-1b im Klimaschutzkonzept KLUR). Um die Schaffung von Ladestationen bei bestehenden Bauten zu fördern, möchte der Kanton das bestehende Förderprogramm «Energie Uri» um finanzielle Anreize zur Installation von

⁴⁰ Vgl. Bike-Uri (2024), Online unter: <https://www.bike-uri.ch/standorte/>

Ladestationen ergänzen (Massnahme DV-1c). Mit einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer (Massnahme M-1e) will der Kanton klima- und energieeffiziente Fahrzeuge künftig auch steuerlich begünstigen

c) Sharing-Angebote und Mobilitätsmanagement

Altdorf führte am 1. Juli 2024 als erste Urner Gemeinde ein Veloverleihsystem in Zusammenarbeit mit Nextbike ein.⁴¹ Der Bevölkerung stehen 36 Leihvelos an 10 verschiedenen Standorten in der Gemeinde zur Verfügung. Für in Altdorf wohnhafte Personen ist die Nutzung während den ersten 30 Minuten gratis. Das Ziel der Gemeinde ist es, damit den Veloverkehr zu fördern und den öffentlichen Verkehr sinnvoll zu ergänzen.

Carsharing-Standorte des Anbieters «Mobility» befinden sich beim Bahnhof Altdorf (2 E-Fahrzeuge), beim Kantonsspital Uri, beim Winkel Altdorf und beim Gemeindehausplatz Erstfeld. Vereinzelt werden im Perimeter auch Privatautos über den Anbieter «2EM Car Sharing» angeboten.

In der Agglomeration wird der öffentliche Verkehr über Tarifmassnahmen gefördert:

- Das insbesondere auf den Freizeit- und Tourismusverkehr abzielende «Uri Ticket» erlaubt die uneingeschränkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Kanton für 24 CHF pro Tag (mit Halbtax). Das Ticket beinhaltet das Netz der SBB, der AAGU, der Matterhorn Gotthard Bahn, der Schifffahrt auf dem Urnersee sowie die Seilbahnen Haldi und Treib-Seelisberg und bietet weitere Rabatte auf Freizeitaktivitäten.
- Mit dem ebenfalls verfügbaren «Check-in Ticket» fährt man in der Agglomeration für maximal 5 CHF (mit Halbtax) am Tag unbegrenzt mit dem öffentlichen Verkehr (SBB und AAGU).
- Mit einer gemeinsamen Kampagne der Auto AG Uri und der Volkswirtschaftsdirektion Uri erhalten alle Verkehrssteuerepflichtigen im Kanton Uri einen öV-Gutschein im Wert von 10 CHF (einlösbar via Fairtiq). Ziel ist es die App-Lösung Fairtiq und das Check-In-Ticket in Uri bzw. den öffentlichen Verkehr weiter zu promoten.

Gemäss Kantonalem Klimaschutzkonzept plant der Kanton eine Anpassung des Planungs- und Baugesetzes PBG, welche für die Bewilligung von Bauprojekten mit publikumsintensiver Nutzung ein Mobilitätsmanagement als Vorbedingung definiert (KLUR Massnahme M-2d). Zudem ist die Verankerung einer Bewirtschaftungspflicht für öffentliche und firmeninterne Parkplätze im PBG vorgesehen (KLUR Massnahme M-1c). Eine weitere Massnahme (M-3f) will mit jährlichen Schulaktionen die Eltern darauf sensibilisieren, wie wichtig der Schulweg zum Erlernen einer nachhaltigen Mobilitätskultur ist, und insbesondere «Elterntaxis» vermeiden.

Der Abzug von Fahrkosten in der Steuererklärung war bisher unbegrenzt möglich. Seit 2024 liegt er bei maximal 13'000 CHF. Mit dem im Vergleich mit anderen Kantonen nach wie vor hohen Betrag wird insbesondere den Bedürfnissen der peripheren ländlichen Gemeinden des Kantons Rechnung getragen.

⁴¹ Vgl. Gemeinde Altdorf (2024), Leihvelos. Online unter: <https://www.altdorf.ch/artikelleihvelos> [Stand: 16.04.2024].

Gemäss Zusammenstellung in Anhang E (Kapitel 15.1) und Erläuterung in Abschnitt 14.2.3d) verfügen fast alle Gemeinden – auch wenn diese nicht einheitlich sind – über eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze.

14.3.6 Fahrzeugbesitz

Die Anzahl Fahrzeuge (mit Zulassungspflicht) im Kanton Uri hat in den letzten rund 15 Jahren laufend zugenommen, was die Statistik des Amtes für Strassen- und Schiffsverkehr zeigt. Der Motorisierungsgrad resp. die Anzahl Personenwagen pro Einwohnerin hat zwischen 2007 und 2017 von 0.48 auf 0.55 PW pro Einwohner zugenommen. Seit 2017 kann eine Verlangsamung des Wachstums festgestellt werden und 2023 ist die Zahl der Einwohnerinnen erstmals stärker gewachsen als die Zahl der Personenwagen, was zu einer leichten Abnahme der Personenwagen pro Einwohner auf 0.56 führte.

In den letzten Jahren erfuhr insbesondere auch die Zahl der Personenwagen mit Elektroantrieb sowie der E-Bikes (mit Nummernschild) ein starkes Wachstum, auch wenn die absolute Zahl nach wie vor klein ist. Im Jahr 2023 waren im Kanton Uri mehr als 450 Elektromobile registriert. Der Anteil elektrischer Personenwagen an allen Personenwagen beträgt mittlerweile über 2% und hat sich seit 2019 fast versiebenfacht.

Die Zahl der schnellen E-Bikes bis 45 km/h mit Nummernschild ist seit 2011 um schätzungsweise 400-500 Exemplare angewachsen.⁴² Die Zahl der Pedelecs (ohne Nummernschild) wird statistisch nicht erfasst, hat aber ebenfalls stark zugenommen. Aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (BFS 2021) geht hervor, dass die Haushalte der Agglomeration Unteres Reusstal durchschnittlich 0.54 (± 0.04)⁴³ E-Bikes besitzen, dazu 1.84 (± 0.08) Velos und 1.34 (± 0.04) Autos. Gut jeder zweite Haushalt würde gemäss diesen Zahlen über mindestens ein E-Bike verfügen, was eine Vervierfachung gegenüber dem Mikrozensus 2015 bedeutet. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt haben die Haushalte deutlich weniger E-Bikes (0.28) und Velos (1.47) und weniger Autos (1.15), wobei ländliche Gemeinden die höchsten Werte bei E-Bikes (0.37) und Autos (1.49) aufweisen.

14.3.7 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split, MOCA 1)

Die Entwicklung des MOCA-Indikators 1 «Modal Split des MIV» des Bundesamts für Raumentwicklung ist in der folgenden Abbildung eingetragen, im Vergleich mit den kleinen Agglomerationen und allen Agglomerationen. Die über mehrere Agglomerationen aggregierten Daten lassen dabei deutlich stabilere Aussagen zu. Im unteren Reusstal schwanken die Zahlen

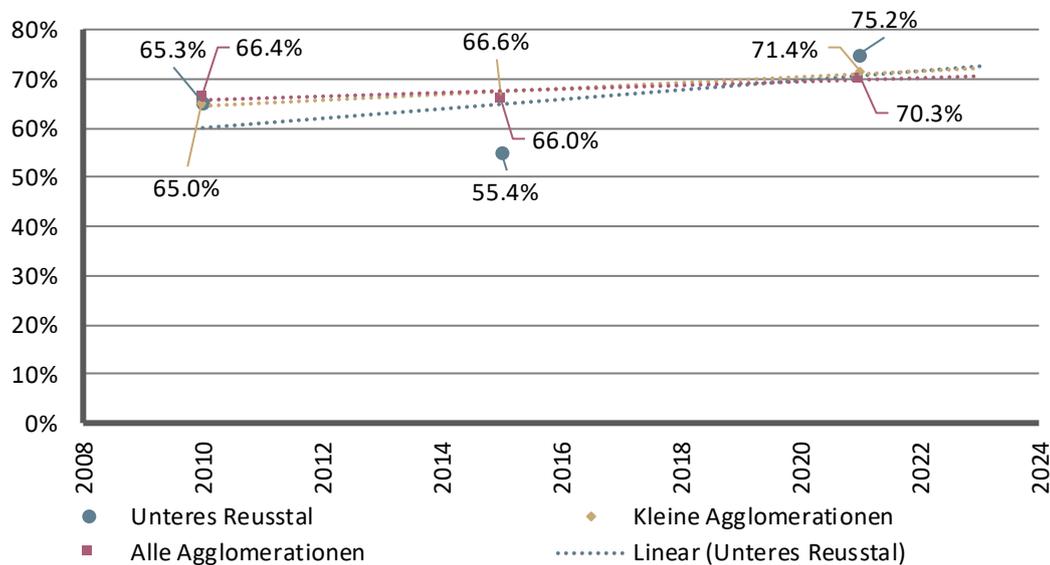
⁴² Die E-Bikes lassen sich in den Daten nicht von Mofas unterscheiden. Zwischen 2011 und 2023 fand eine Zunahme der registrierten Motorfahräder (inkl. E-Bikes) von 700 auf fast 1'200 Fahrzeuge statt.

⁴³ Vertrauensintervall mit Niveau 90%.

auch aufgrund der hohen Konfidenzintervalle deutlich stärker und hängen voraussichtlich stark von der erfolgten Auswahl der im Mikrozensus befragten Haushalte und Personen ab.⁴⁴

Die Trägerschaft geht deshalb – aufgrund der Zahlen zum Verkehrsaufkommen, zum wahrgenommen verstärkten Aufkommen von E-Bikes, zum starken Wachstum der Passagierzahlen beim Bahnhof Aldorf und der starken Erholung der Buspassagiere 2022/23 – davon aus, dass sich der Anteil des motorisierten Verkehrs gemessen an den Anzahl Wegen im Jahr 2023 rund um die Werte des MZMV 2010 bewegen dürfte, der Anteil an der Tagesdistanz demgegenüber aber leicht zugenommen haben dürfte. Es werden im Durchschnitt etwas längere Wege mit dem MIV zurückgelegt als noch 2010/15.

Abbildung 14-26: MOCA-Indikator 1: Anteil des MIV in % gemessen an der Tagesdistanz 2010, 2015 und 2021 für das Untere Reusstal und die kleinen Agglomerationen



Quelle: ARE (2023).

⁴⁴ Die Zahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (vgl. Anhang E4) sind stark geprägt von der Covid19-Pandemie und zeigen eine durchgehende Zunahme des MIV-Anteils bei allen Indikatoren, auch in der gesamten Schweiz. Das Vertrauensintervall für das Untere Reusstal liegt im MIV und ÖV bei rund +/- 6-7%-Punkten. Beim Fuss- und Veloverkehr und Übrigen sind die ermittelten Anteile kaum belastbar (Intervall in km oder Minute liegt 50% bzw. 100% um den angegebenen Mittelwert). Die Aussagekraft der Zahlen ist deshalb stark eingeschränkt.

14.4 Landschaft, Natur und Umwelt

14.4.1 Landschaftsstruktur

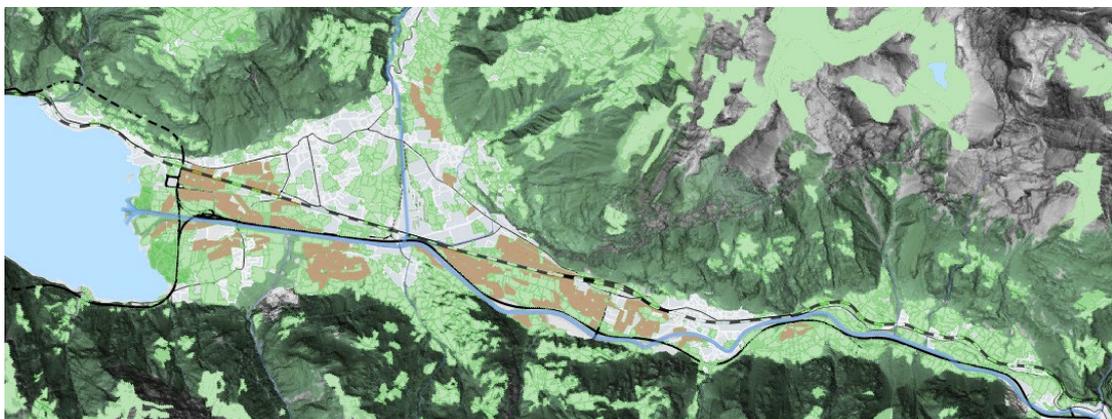
Die Landschaftsstruktur der Agglomeration ist geprägt von den steil ansteigenden Talflanken, von der Reuss, vom Schächenbach und im Norden vom Urnersee. Innerhalb des Talbodens wechseln sich Grünräume (Wald, Landwirtschaft, Gewässer) und Siedlungsräume ab. Entlang der Schuttkegel der Seitenbäche ragen die verbliebenen grösseren Waldflächen Schächen- und Bodenwald in den Talboden hinein. Viele der freien Grünflächen im Hauptsiedlungsgebiet, insbesondere in Schattdorf und Altdorf, werden heute intensiv landwirtschaftlich genutzt und tragen zum abwechslungsreichen Landschaftsbild bei.

Einige prägende Strukturelemente weisen eine hohe Qualität für Lebensraum und Naherholung auf. Sie wirken – ergänzend zu den von Menschen geschaffenen Elementen wie Verkehrsinfrastrukturen – aber auch trennend für Flora, Fauna und den Menschen:

- Der Urnersee bildet ein natürliches Trennelement in Richtung Norden.
- Die Reuss trennt das Untere Reusstal in einen westlichen und östlichen Teil. Sie verläuft weitgehend parallel zur Autobahn A2 und zur Gotthard-Eisenbahnlinie.
- Der Schächenbach trennt das Siedlungsgebiet im östlichen Bereich der Reuss in einen nördlichen und südlichen Teil. Der Palanggenbach westlich der Reuss trennt Seedorf und Attinghausen. Entlang der Schuttkegel dieser Seitenbäche ragen der Schächen- bzw. Bodenwald in den Talboden hinein.

Ein grosser Teil der Flächen des Kantons (rund 20%) ist bewaldet.⁴⁵ Ebenfalls einen grossen Anteil an der verfügbaren Fläche nehmen die intensive Landwirtschaft sowie Fruchtfolgeflächen ein, die vor allem in den Überlaufkorridoren entlang der Reuss angesiedelt sind. Sie tragen zu einem abwechslungsreichen Landschaftsbild bei.

Abbildung 14-27: Topografie, Gewässer (blau), Bewaldung (dunkelgrün), landwirtschaftliche Nutzungsflächen (hellgrün) und Fruchtfolgeflächen (braun)



⁴⁵ Vgl. Kanton Uri (2020)

14.4.2 Gewässerrevitalisierung

Das Amt für Umweltschutz hat 2012 die kantonale Planung von Revitalisierungen und Gewässersanierungen im Kanton Uri veröffentlicht. Der Umsetzungsstand der einzelnen Revitalisierungsprojekte ist unterschiedlich fortgeschritten, die Planungen werden finanziell und konzeptionell separat abgehandelt. Im Grossraum Unteres Reusstal liegt der aktuelle Schwerpunkt in der Aufweitung der Seitengewässer als Landschaftsprägende Vernetzungskorridore sowie zur Verbesserung der Naherholung und des Tourismus. 8 von 18 Gewässersystemen sind mit Revitalisierungsmassnahmen versehen. 6 davon sind komplett bis teilweise umgesetzt.

14.4.3 Landschafts- und Naturschutz

a) Landschaftsschutz

Die Abbildung 14-28 zeigt eine Übersicht über das kantonale Schutzinventar im Unteren Reusstal. Dabei nimmt zwar die Siedlungsfläche gemäss Richtplan den überwiegenden Teil der nutzbaren Flächen in Anspruch. Angrenzend an das Siedlungsgebiet sind jedoch grosse Flächen im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) geführt:⁴⁶

- Östlich und südlich von Silenen/Amsteg erstrecken sich das Maderanertal und das Fellital (BLN Nr. 1603). Diese von der Technik kaum veränderten hochalpinen Täler sind reich an Wild, kräftigen Bächen und Mineralien.
- Das «Scheidnössli» bei Erstfeld (BLN Nr. 1610) bietet einen einmaligen Einblick in den alpinen Deckenbau.

Die berühmte Berg- und Seenlandschaft am Ufer des Urnersees in Attinghausen, Flüelen und Seedorf sind Teil des BLN-Objekts Nr. 1606 (Vierwaldstättersee). Es erstreckt sich auch über die äusseren Seegemeinden Isenthal, Seedorf (Bauen), Seelisberg und Sisikon.

Im Auftrag der Programmvereinbarung im Umweltbereich 2020 – 2024 erarbeitet der Kanton Uri eine kantonale Landschaftskonzeption, welche die Tendenzen Unternutzung in Steillagen, Klimawandel, Siedlungsausdehnung im Unteren Reusstal und die Förderung der landschaftsverträglichen Tourismusformen berücksichtigt. Für das Untere Reusstal als eines der Teilräume wurden herausragende Texturen definiert und für den Landschaftsschutz, die Landschaftserhaltung und die Landschaftsentwicklung Ziele definiert. Dazu wurden Massnahmen vorgeschlagen, welche erst durch den Regierungsrat beschlossen werden müssen, um dann zu einer verbindlichen Aufgabe der Amtsstellen zu werden.

b) Naturschutz

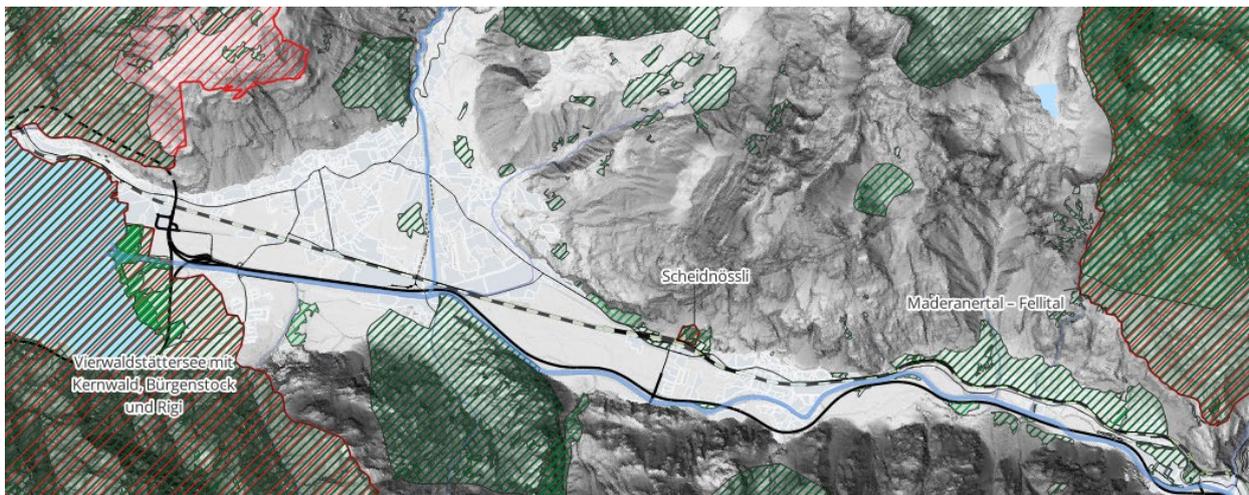
Naturschutzgebiete von regionaler und lokaler Bedeutung und kommunale Schutzinventare der Gemeinden Altdorf (2010), Attinghausen (1979), Erstfeld (2020), Schattdorf (2010), Silenen (2021) sowie Naturobjekte.

⁴⁶ Vgl. Bundesamt für Umwelt (2011), BLN/IFP 16: Zentraler und östlicher Alpennordhang.

Ausgedehnte Flachmoore von nationaler Bedeutung finden sich insbesondere im Reussdelta-gebiet und auf den Eggbergen. Grössere Trockenstandorte (Wiesen und Weiden) von nationaler und regionaler Bedeutung sind auf den Eggbergen, zwischen Schattdorf und Erstfeld (Rynächtflüe) sowie an den östlichen und westlichen Hanglagen zu finden. Als grössere REN Feuchtgebiete sind das gesamte Reussdelta, der untere Teil des Palanggenbachs (Bodenwald) sowie verschiedene Abschnitte entlang der Reuss, beispielsweise zwischen Gotthard Raststätte und Attinghausen oder in Erstfeld (z.B. Wiler, Wilerschachen), inventarisiert.

Die Abbildung zeigt die nationalen Schutzgebiete (rot schraffiert) zusammen mit den Landschaften im kantonalen Schutzinventar (grün schraffiert). Die wichtigsten Landschaften von kantonaler Bedeutung sind das Riedertal zwischen Bürglen und Schattdorf, das Erstfeldertal westlich von Erstfeld mit seinen Bachläufen und Wasserfällen sowie das Gebiet Buechholz / Ledi bei Silenen.

Abbildung 14-28: BLN (rot) und kantonales Schutzinventar Natur und Landschaft (grün)



Quelle: LISAG (BLN, kantonales Schutzinventar Natur und Landschaft), Eigene Darstellung

Die folgenden eigentümergebundenen Regelungen tragen zum Schutz der Landschaft im Umfeld der Agglomeration Unteres Reusstal bei:

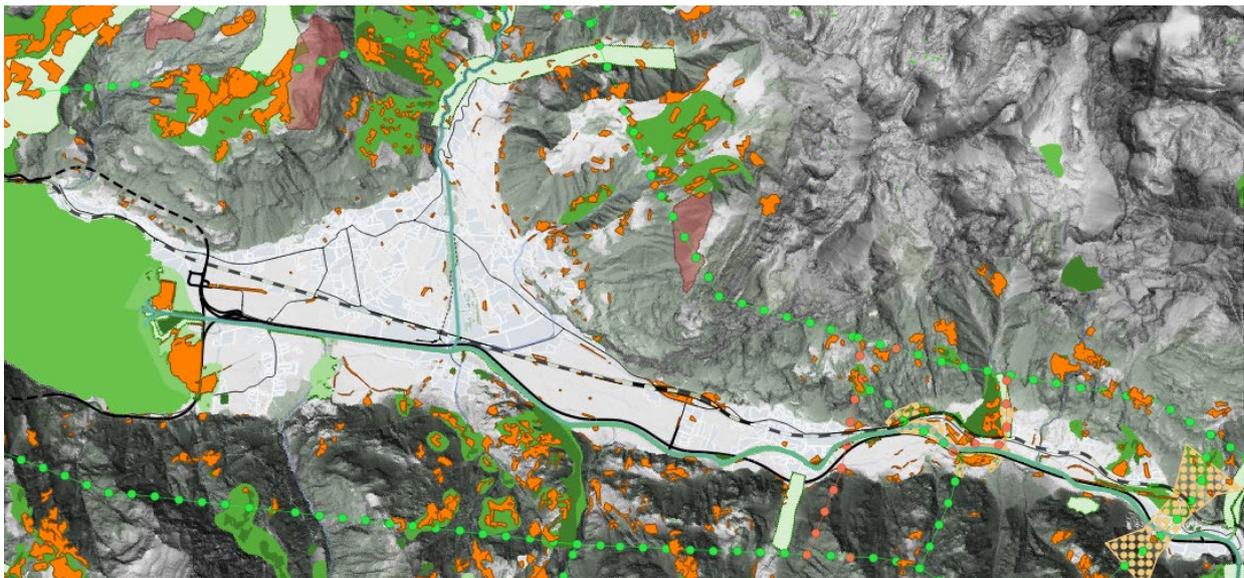
- Reglement über den Schutz des Südufers des Urnersees
- Reglement über den Schutz des Gebiets Wilerschachen ("Polenschachen") in der Gemeinde Erstfeld
- Reglement über den Schutz renaturierter Bäche in der unteren Urner Reussebene
- Naturschutzverträge (landwirtschaftlicher Naturschutz, Biodiversitätsflächen, Flach- und Hochmoore)
- Kommunale Reglemente (z.B. Reglement über den Schutz historischer Natursteinmauern in der Gemeinde Altdorf), Nutzungspläne (lokale Natur- und Landschaftsschutzgebiete) und Sondernutzungspläne (QGP)
- Festgelegte Grundwasserschutzzonen, -bereiche und -areale, Gewässerräume

Zur Konkretisierung der Zielsetzungen der Strategie Biodiversität Schweiz verlangt der Bund von den Kantonen die Erarbeitung einer Gesamtstrategie zum Schutz der Arten und Lebensräume für ihr gesamtes Kantonsgebiet. Zu diesem Zweck ist die Erarbeitung eines Naturschutzkonzeptes in vollem Gange. Es formuliert kantonsweit quantitative und qualitative Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen und verortet diese unter anderem für den Teilraum Unteres Reusstal.

14.4.4 Vernetzungsachsen und ökologische Infrastruktur

Die folgende Abbildung zeigt die Wildtierkorridore mit Vernetzungsachsen sowie vorhandene ökologischer Infrastruktur gemäss REN-Erhebung.⁴⁷ Dargestellt sind Vernetzungsachsen bzw. Korridore (Erstfeld und Silenen) sowie Ruhezonen für Wildtiere, REN Trockenstandorte, Gewässer und Feuchtgebiete sowie Waldreservate.

Abbildung 14-29: Verbindungsachsen Wildtiere (linear), Wildtierkorridore (gelb), Biodiversitätsförderflächen Stufe I und II (orange), Waldreservate und REN-Standorte (grün), Wildruhezonen (rot),



Quellen: geo.admin.ch (Wildtierkorridore, Vernetzungsachsen, Wildruhezonen, Waldreservate, REN Trockenstandorte/Fliessgewässer/Feuchtgebiete), LISAG (Biodiversitätsförderflächen) und Swisstopo TLM3D (Wald)

Direkt südlich am Siedlungsrand von Erstfeld befindet sich eine regionale Verbindungsachse von Wildtieren. Die bestehenden überregionaler Wildtierkorridore von hoher Bedeutung in Erstfeld Hinterleitschach und Gurnellen (ausserhalb AP-Perimeter) sind aktuell beeinträchtigt. Weil diese mehrere Hindernisse überwinden müssen (Reuss, Autobahn, Eisenbahn und Kantonsstrasse) bleibt deren Wiederherstellung eine grosse Herausforderung.

⁴⁷ Das Projekt REN (Réseau écologique national / Nationales ökologisches Netzwerk) identifizierte die für das nationale ökologische Netzwerk wichtigsten Gebiete.

Als Erweiterung der Naturschutzkonzeption fordert der Bund auch eine Planung der Vernetzung. In diesem Rahmen soll eine kantonsweite strategische Planung und Konkretisierung der ökologischen Infrastruktur (ÖI) formuliert werden. In der Naturschutzkonzeption sind Schwerpunkträume der ÖI definiert, mit vier Landschaftsverbindungen als Wildtierkorridore (eine zusätzliche Verbindung zwischen Schattdorf und Erstfeld) mit Aufwertungsziel und mehreren weiteren Talquerungen mit Aufwertungsziel in den Teilebenen Trocken, Feucht und Mosaik.

14.4.5 Kulturlandschaft

In der Kulturlandschaft tragen die Konzepte Landschaftsqualität Uri, Vernetzungsprojekte, Landschaftsentwicklungskonzepte und Trockenmauersanierungsprojekte zur Aufwertung der Landschaft bei. Vom Landschaftsqualitätsprojekt Uri liegt sein 2021 der Schlussbericht vor. Dieser enthält ein Monitoring zum Zielerreichungsgrad der Massnahmen, welcher verdeutlicht, dass bis auf die Massnahmen Hochstamm-Obstbäume neu pflanzen, Holzlattenzäune neu erstellen und landwirtschaftlich genutzte Flächen maschinell offenhalten, alle Massnahmen übertriften werden konnten.

Gemäss dem Bauernverband Uri müssen die Landschaftsqualitätsbeiträge dringend weitergeführt werden und über eine Erhöhung der Direktzahlungen nachgedacht werden, da der Kanton sein Potenzial noch gar nicht ausschöpfen könne. Für Fliessgewässer müsste eine neue Massnahme eingeführt werden. Auch Pro Natura befürwortet die Weiterführung unter stärkerem Einbezug der Ökologischen Infrastruktur und einer Weiterentwickelten Agrarpolitik im Sinne der Regionalen Landwirtschaftlichen Strategie. Neben dem Landschaftsqualitätsprojekt gibt es vierzehn Vernetzungsprojekte. Diese konzentrieren sich hauptsächlich auf die höheren Lagen.

14.4.6 Naherholungsgebiete

Die Landschaft in der Agglomeration eignet sich aufgrund dieser natur- und kulturräumlichen Gegebenheiten bestens für die Naherholung und für den sanften Tourismus. Gemäss Richtplan bilden der Raum Urnersee sowie das Naturschutzgebiet Reussdelta Vorranggebiete für die Entwicklung im Tourismus.⁴⁸ Die Agglomeration verfügt dank dem direkten Zugang zu diesen Gebieten über vielfältige Möglichkeiten zur Naherholung.

Der Naherholung dienen neben dem Urnersee (mit Badeplätzen Gruonbach, Strandbad Flüelen, «Mississippi», Seerestaurant, Isleten etc.) und dem Reussdelta auch die renaturierten Bachläufe, die Waldgebiete am Rand des Tals (z.B. Bodenwald Attinghausen) oder die Wälder und Wanderwege an den Talflanken:

- **Urnersee / Reussdelta:** Am Südufer des Urnersees besteht mit dem Reussdelta ein Naturschutzgebiet, das der Bevölkerung auch zur Erholung dient. Die ÖV-Erschliessung des Urnersees und des Reussdelta mit dem Bus / Postauto erfolgt über Seedorf (Schloss À Pro, Isleten) und Flüelen (Bahnhof). Mit dem Schiff sind die SGV-Haltestellen Isleten-Bauen und Flüelen miteinander verbunden.

⁴⁸ Vgl. hierzu Richtplan Kanton Uri (2020), Kapitel 2.7 Tourismus.

- **Bodenwald:** Am Unterlauf des Palanggenbachs befindet sich im Grenzgebiet der Gemeinden Attinghausen und Seedorf der Bodenwald. Der Wald ist für die Bevölkerung gut zugänglich und bietet mit seinem dichten Wegnetz den Raum für eine Reihe verschiedener Aktivitäten (z.B. Spazieren, «Vitaparcours», Biken etc.). Durch die konfliktreiche Nutzungsüberlagerung aus Erholung-/Freizeitaktivitäten, forstlicher Nutzung sowie Natur- und Lebensraum im Bodenwald haben die Gemeinden Attinghausen/Seedorf basierend auf dem Auftrag aus dem AP 3G das «Nutzungskonzept Bodenwald» erarbeiten lassen, von welchem der Schlussbericht aus dem Jahr 2019 vorliegt. Dieser soll die Erholungsnutzung lenken und fördern, die Anbindung verbessern und bestehende Naturwerte schützen. Die Umsetzung der 21 verorteten Massnahmen, welche den drei definierten Nutzungsbereichen Erholung intensiv, Erholung extensiv, Naturschutz zugeteilt sind, befinden sich laufend in Umsetzung
- **Schächenwald:** Entlang des Unterlaufs des Schächenbachs befindet sich mit dem Schächenwald, dem Galgenwäldli und dem Schächenwäldli die letzten grösseren naturnahen Gebiete innerhalb des Siedlungsraums von Bürglen/Schattdorf. Sie stellen Gebiete mit hohem Naturwert dar, dank ihrer reichhaltigen und artenreichen Flora und Fauna.⁴⁹ Insbesondere der Schächenwald ist derzeit für die Bevölkerung jedoch nicht als Naherholungsgebiet zugänglich (umzäunt), da er sich teilweise in der «sensitiven Zone» der RUAG befindet (mit Verarbeitung explosiver Stoffe). Im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3G wurde das Freiraumkonzept Schächenwald ausgearbeitet und 2019 genehmigt. Dieses basiert auf den Resultaten der UVB-Hauptuntersuchung zur WOV und konzentriert sich demnach auf die Klärung der Situation „ausserhalb Hag“ und der aktuellen Bedürfnisse nach Fertigstellung der WOV. Seither wurde auf Seite Schattdorf der Neue Fussweg (Massnahme 9) erstellt, und die Schleuse (Massnahme 8) befindet sich demnächst im Bau. Die Zäune werden bis Mitte 2025 teilweise zurückgebaut (Massnahme 0). Auf Gemeindegebiet Bürglen erfolgt die Umsetzung voraussichtlich ab Herbst 2024.
- **Bachläufe:** Die renaturierten Bachläufe (Dorfbach, Giessen zwischen Altdorf und Flüelen, Klostergraben, Walenbrunnen, Männigenreussli) in der Urner Reusebene wurden ökologisch aufgewertet und tragen so viel zum Landschaftsbild bei. Zudem dienen sie der Naherholung, führen doch Wander- und Spazierwege entlang dieser Fliessgewässer.
- **Talflanken:** Die höher gelegenen Teile der Agglomeration sind mit den für den Kanton Uri typischen Seilbahnen und Güterstrassen erschlossen. Diese weisen für den Tourismus und für die Landwirtschaft einen hohen Wert auf.⁵⁰ Dank der Seilbahnen wird unter anderem das grosse Netz der Berg- und Alpinwanderwege an den Talflanken für Einheimische und Touristen gut erreichbar.

Die vielfältigen Ansprüche an diese Gebiete verlangen nach einer guten Abstimmung, da sonst der Druck durch die Nutzung auf die schützenswerten Landschafts- und Naturwerte

⁴⁹ Vgl. Amt für Forst und Jagd (2015), Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli.

⁵⁰ Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri hat unter anderem aus diesem Grund im Jahr 2016 eine Seilbahnstrategie zur Erhaltung und Förderung der Seilbahnen erarbeitet. Vgl. Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr Kanton Uri (2016), Seilbahnförderstrategie Kanton Uri. Altdorf.

unkontrolliert zunimmt. Auch privatrechtliche bzw. eigentümergebundene Schutzmassnahmen müssen so ausgestaltet werden, dass auch deren Kontrolle und Durchsetzung umgesetzt werden kann.

14.4.7 Schützenswerte Ortsbilder und historische Verkehrswege

Die Ortschaften entlang der Gotthardstrasse stellen dank ihrer historischen Bauten und Verkehrswege Ortsbilder von nationaler Bedeutung dar. Die Ortsbilder sind ein wichtiger Faktor für die Wohnqualität, aber auch für den Tourismus in der Agglomeration.

Im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) sind Orte und Bauten in den Gemeinden Altdorf, Bürglen, Erstfeld, Flüelen und Silenen/Amsteg (2 Ortsbilder) inventarisiert. Dazu zählen beispielsweise in Altdorf auch der Rathausplatz, das Türmli, die rund 16 km Natursteinmauern sowie die Bürgerhäuser entlang der Ortsdurchfahrt. In Flüelen ist beispielsweise der Dorfkern mit gassenartiger Bebauung sowie das SBB-Stationsgebäude erwähnt. Ortsbilder von regionaler Bedeutung finden sich im Gebiet der Agglomeration zudem in Seedorf und Silenen (Tägerhorn). Von lokaler Bedeutung sind die Ortskerne von Attinghausen und Schattdorf.

Im Agglomerationsgebiet befinden sich zudem historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung (IVS). Dazu zählen auch die Gassen im Altdorfer Dorfkern (IVS Nr. 370) sowie mit der Mettlengasse (IVS Nr. 190.1.1) ein einzigartiger Landwirtschaftsweg in Attinghausen.⁵¹ Das gesamte Kantonsgebiet zeigt zudem Spuren der historischen Route über den Gotthard (Hafen und Rudenzurm Flüelen, Fremdenspital Altdorf, Meierturm Silenen, Zollhaus Wassen, Sust Andermatt). Daneben existieren viele weitere historisch bedeutende Wege von kantonaler Bedeutung.

14.4.8 Bike- und Wanderwege

Insgesamt stehen im ganzen Kanton rund 1'500 km signalisierte Wanderwege zur Verfügung, davon sind rund 400 km kantonale Hauptwanderwege (Zuständigkeit Kanton), etwa 300 km regionale Nebenwanderwege und 800 km lokale Nebenwanderwege (Gemeinden). Im Urner Talboden befinden sich mehrheitlich gelb signalisierte Wanderwege. Das Wanderwegnetz im Kanton und im Urner Talboden ist somit gut ausgebaut und erfüllt bezüglich Signalisation hohe Anforderungen. Schweizweite Bekanntheit genießt beispielsweise der «Weg der Schweiz» am Urnersee. Innerhalb des Agglomerationsperimeters führt der Weg durch das Reussdelta und liegt zwischen Seedorf und Flüelen.

Inzwischen wurde das kantonale Gesetz über Fuss- und Wanderwege revidiert. Es wurde um Bestimmungen zu den Bikewegen ergänzt. Analog zum Wanderwegnetz entsteht ein Bikewegnetz mit kantonalen Haupt- und Nebenrouten. Im Talboden der Agglomeration verlaufen die Bikehaupttrouten in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete auf Nebenstrassen und durch Landwirtschaftsgebiete. Es gibt jedoch Überschneidungen mit dem Radwegnetz (Alltagsnetz).

⁵¹ Vgl. Bundesamt für Strassen ASTRA (2007), Historische Verkehrswege im Kanton Uri.

Durch das Reusstal führen zwei nationale Velorouten von SchweizMobil. Route 3 führt von Flüelen entlang des Reussdamms nach Silenen. Route 4 verläuft von Flüelen nach Bürglen und weiter auf den Klausenpass.

14.5 Auswirkungen des Verkehrs

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und gleichzeitig notwendig, damit soziale, kulturelle und wirtschaftliche Aktivitäten stattfinden und sich entfalten können. Der Verkehr bringt aber auch negative Effekte mit sich.

14.5.1 Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs, Verkehrsüberlastung und Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs

Markante Verkehrsüberlastungen treten in den Hauptverkehrszeiten aktuell regelmässig im Ortskern von Altdorf sowie am Kreisel Flüelen auf:

- In **Altdorf** zwischen Kreisel Kollegi und Spital kommt es zu Hauptverkehrszeiten aufgrund der engen Strassenverhältnisse, der Überlagerung von Quell-Ziel-Verkehr, Durchgangsverkehr und verschiedenen Verkehrsmodi regelmässig zu Einschränkungen. Der DTV liegt bei über 13'000 Fahrzeugen. Dabei ist nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch der öffentliche Verkehr von Zeitverlusten betroffen. Betroffen sind alle Linien die via Tellendenkmal nach Flüelen sowie zum Bahnhof Altdorf verkehren. Auch die Aufenthaltsqualität entlang der Gotthardstrasse mit Geschäften, Restaurants und Hotels ist dadurch beeinträchtigt.
- Beim **Kreisel Flüelen** treffen sich die Verkehre ab der Axenstrasse A4, der Autobahn A2 sowie der Verkehr Flüelen – Altdorf/Schattdorf/Bürglen, was den Kreisel regelmässig an die Kapazitätsgrenze bringt, insbesondere in den Spitzenstunden der Sommermonate. Der DTV liegt zwischen 16'000 und 20'000 Fahrzeugen. Die Linie 401 Flüelen-Göschenen sowie 413 Flüelen-Bürglen sind dabei ebenfalls von Fahrzeitverlusten betroffen. Bei Sperrung der Axenstrasse aufgrund von Naturereignissen oder des Seelisbergtunnels aufgrund von Unfällen akzentuiert sich die Situation und es ergeben sich komplexere Rückstaus auf der Flüelerstrasse.

14.5.2 Luftbelastung

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 mit Passivsammlern (vgl. hierzu Anhang E3). Das Amt für Umweltschutz hält in ihrem Monitoringbericht für die Messwerte 2022 zusammenfassend fest: Die NO₂-Konzentration ist stark vom Verkehrsaufkommen abhängig. So zeigen die Standortklassen mit Verkehrseinfluss die höchsten Werte. Im Jahr 2022 wurde der Jahresmittelgrenzwert von 30 µg/m³ zum ersten Mal an allen Messstandorten eingehalten, nachdem er im Jahr 2021 nur noch am Standort «Altdorf, Gross Ei» (UR13) überschritten wurde. Ländliche Standorte zeigen die tiefsten Werte, was mit der

grösseren Entfernung zum Strassenverkehr erklärt werden kann. Die allgemeine Tendenz geht gemäss Amt für Umweltschutz somit in Richtung geringerer Immissionswerte, wie aus dem Trend der Jahresmittelwerte ersichtlich ist.

Seit zwei Jahrzehnten ist gemäss Bericht des Amtes für Umwelt auch bei den PM₁₀-Belastungen ein abnehmender Trend zu beobachten.⁵²

- Am **Standort Gartenmatt** (Allmendstrasse Altdorf) wurde seit 2007 beim Jahresmittelwert der LRV-Grenzwert⁵³ von 20 µg/m³ nicht mehr überschritten. Der Wert für das Jahr 2022 (12.9 µg/m³) liegt im tiefen Bereich der letzten Jahre. Der LRV-Jahresmittelwert wurde nur gemäss Monatsmittelwert im März 2022 überschritten wurde.
- Die **Messtation 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 2022 wurde im Jahresmittel ein Wert von 11.7 µg/m³ gemessen. Dieser reiht sich in die Beobachtungen der letzten Jahre ein. Der Jahresgrenzwert wurde lediglich im März 2022 (gemäss Monatsmittel) überschritten, was durch ein ausgeprägtes Saharastaubereignis erklärbar ist.

Die neu ausgewertete Messtelle im Zentrum von Altdorf⁵⁴ zeigt, dass die absoluten Immissionswerte 2023 unterhalb der Grenzwerte liegen und im Vergleich zu 2013 für alle gemessenen Luftschadstoffe teilweise deutlich gesunken sind.

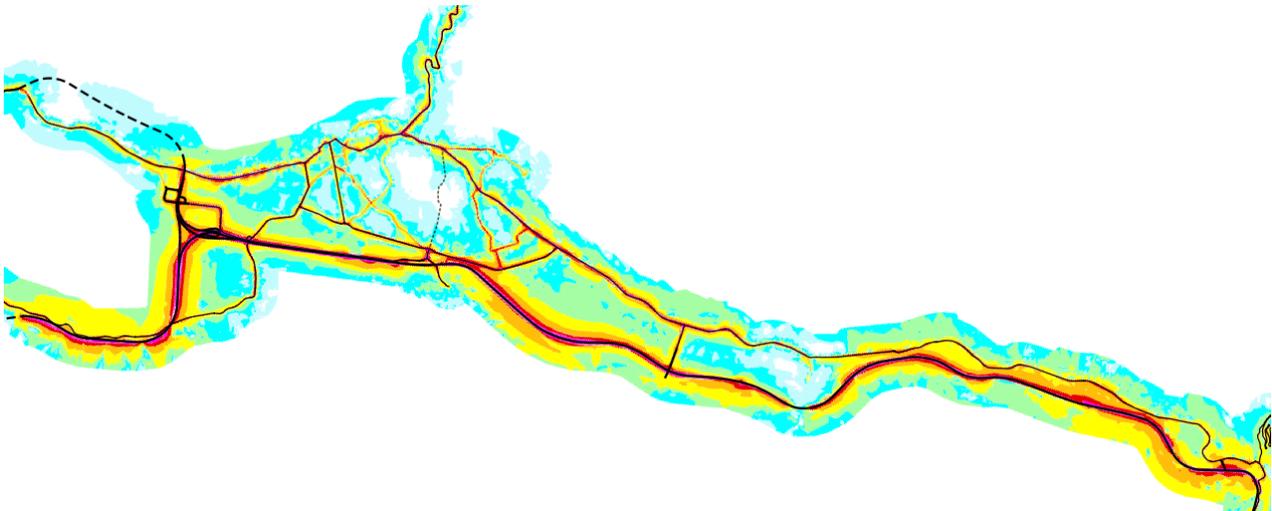
14.5.3 Lärmbelastung

Die grösste Quelle der Lärmbelastung für Mensch, Flora und Fauna in der Agglomeration stellt der Strassenverkehr dar. Grenzwertüberschreitungen fanden gemäss kantonalem Strassenlärnkataster vor allem entlang der viel befahrenen Kantonsstrassen statt. Zwar sind die Lärmemissionen der Nationalstrasse ebenfalls hoch. Für die Immissionen ist jedoch vor allem der Verkehr auf den Kantonsstrassen durch die Innerortsbereiche verantwortlich. Die folgende Abbildung zeigt den Strassenverkehrslärm tags gemäss Modellierung des Amtes für Tiefbau (Basisjahr 2018).

⁵² Amt für Umwelt (2023), S. 22-24.

⁵³ LRV = Luftreinhalteverordnung

⁵⁴ Vgl. Amt für Umwelt (2023), Immissionbelastung Altdorf Zentrum. Auswertung der Verkehrs- und Immissionsmessdaten im Zentrum von Altdorf für die Messperiode November 2022 - Mai 2023.

Abbildung 14-30: Strassenlärmbelastung tagsüber – Modellierung 2018

Quelle: Amt für Tiefbau / Amt für Umwelt (2019)

Eine Analyse des Amtes für Tiefbau und des Amtes für Umwelt haben für 2023 die Lärmbelastung der Bevölkerung gegenübergestellt und dabei Grenzwertüberschreitungen festgestellt. In Altdorf waren insbesondere entlang der Flüeler- und Gotthardstrasse K2 in den Abschnitten mit hoher Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte tagsüber die Alarmwerte bei rund 320 Personen überschritten. Dies betraf insbesondere die Gebäude der ersten Bautiefe und galt vor allem für die Strassenabschnitte zwischen Kreisel Flüelen und Dorfkern Altdorf, Kreisel Poli bis Kreisel Schächen sowie weiter bis zum Shoppingcenter Tellpark in Schattdorf. Nachts wurden keine Alarmwertüberschreitungen festgestellt. Ebenfalls stark belastet waren die Anwohner der Klausenstrasse in Bürglen, was sich in den über IGW belasteten Personen zeigt.

Abbildung 14-31: Alarmwert- und IGW-Überschreitungen (2023)

| Gemeinde | Personen über IGW (tags) | Personen über IGW (nachts) | Personen über AW (tags) | Personen über AW (nachts) |
|--------------|--------------------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Altdorf | 1'392 | 1'511 | 319 | 0 |
| Attinghausen | 30 | 0 | 0 | 0 |
| Bürglen | 417 | 292 | 2 | 0 |
| Erstfeld | 205 | 136 | 0 | 0 |
| Flüelen | 42 | 3 | 0 | 0 |
| Schattdorf | 751 | 427 | 0 | 0 |
| Seedorf | 17 | 0 | 0 | 0 |
| Silenen | 80 | 1 | 0 | 0 |

Quelle: Amt für Tiefbau / Amt für Umwelt (2024)

Zusätzlich belastet werden die Einwohner durch den Schienenlärm. Die SBB-Stammlinie führt in offener Linienführung durch Flüelen. Dort ist die Lärmbelastung direkt an der Linie am

grössten. Ebenfalls betroffen sind die Ortskerne der Gemeinden Erstfeld und Silenen. Die Linie führt dort direkt durch das Siedlungsgebiet. Durch die engen baulichen Verhältnisse und die offene Linienführung strahlen die Lärmemissionen an die Bergflanken ab, was zu einer Beschallung der gesamten Talflanken führt.

Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels hat sich die Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr in Erstfeld und Silenen und im oberen Reusstal reduziert. Die Lärmbelastung in Altdorf hat hingegen gemäss Messungen leicht zugenommen.⁵⁵ Die Reduktion in Silenen ist einerseits auf die Personenzüge zurückzuführen, welche statt im Halbstundentakt nur noch im Stundentakt über die Gotthard-Bergstrecke verkehren. Andererseits werden die Güterzüge mehrheitlich durch den Gotthard-Basistunnel geführt, was die Bergstrecke ebenfalls entlastet.

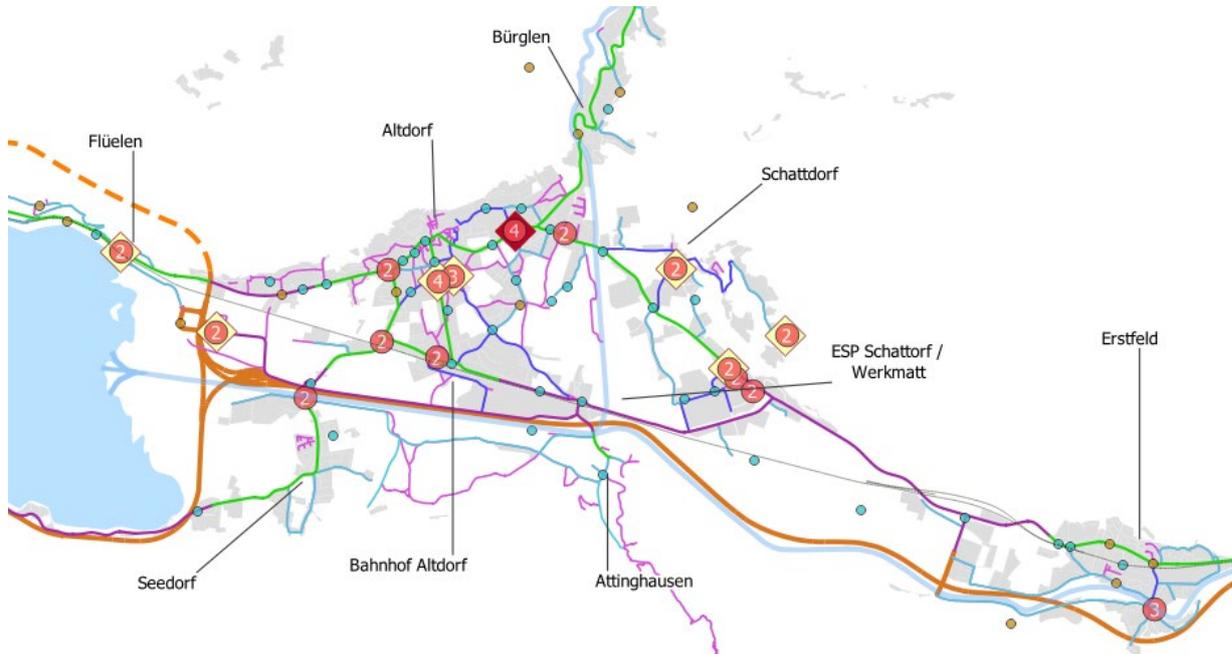
14.5.4 Verkehrssicherheit (Unfälle, MOCA 2)

Die folgende Karte zeigt die Strassenverkehrsunfälle mit Velo- und Fussgängerbeteiligung im Zeitraum 2018 bis 2022. Kleine Punkte zeigen einzelne Unfälle, grössere Rote Punkte zeigen eine Häufung mehrerer Unfälle innerhalb von 200m. Unfallhäufungspunkte im Veloverkehr sind als Rhomben dargestellt (vgl. Erläuterung unterhalb der Abbildung):

- Ein Velo-Unfallhäufungspunkt der Stufe 1 befindet sich in Altdorf beim Kreisel «Poli» (roter Rhombus).
- An der Bahnhofstrasse und auf der Gitschenstrasse in Altdorf befinden sich Häufungspunkte der Stufe 3 (gelb).
- In Schattdorf (Dorf, Rynächt, Acherli) sowie Flüelen (Hauptplatz) gibt es weitere Häufungspunkte der Stufe 3.

⁵⁵ Vgl. Justizdirektion Kanton Uri (2017), Controllingbericht zum kantonalen Richtplan Uri.

Abbildung 14-32: Velo- und Fussgängerunfälle mit Personenschäden im Zeitraum von 2018 bis 2022 sowie Unfallhäufungspunkte (Ausschnitt Flüelen-Erstfeld)

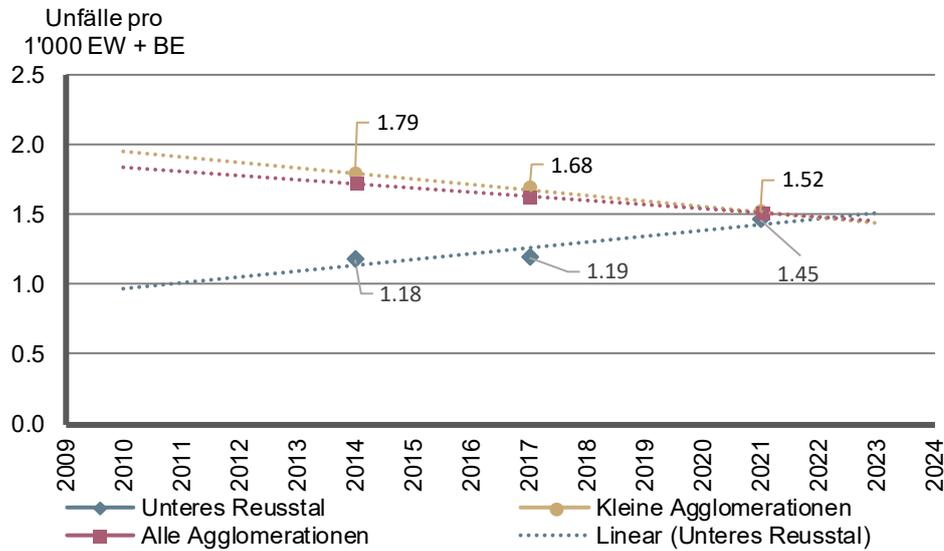


Quelle: ASTRA Strassenverkehrsunfälle (2023), Häufungspunkte: Metron (2024), eigene Darstellung

Die Zahl der Verunfallten relativ zu Bevölkerung und Beschäftigten hat in den letzten Jahren im Unteren Reusstal zugenommen. Ähnliche Zunahmen im Vergleich zu 2017 weisen Einsiedeln, Grenchen, Sarnen, Stans und Sierre auf.

Dies lässt sich teilweise auf den Freizeitverkehr im von Covid-19 und vom schönen Sommerwetter geprägten 2021 sowie auf die grosse Bedeutung der Motorräder im Pässeverkehr (u.a. auch Änderungen bei der Führerzulassung bei Motorrädern 2021) zurückführen. Aber auch die Zunahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split sowie die zunehmende Nutzung von schnelleren E-Bikes und fahrzeugähnlichen Geräten (fäG), getrieben durch Covid19, können zur Erklärung beitragen. In den niedrigen Zahlen haben dabei bereits einzelne zusätzliche oder weniger Fälle einen Ausschlag in diesem Indikator zur Folge.

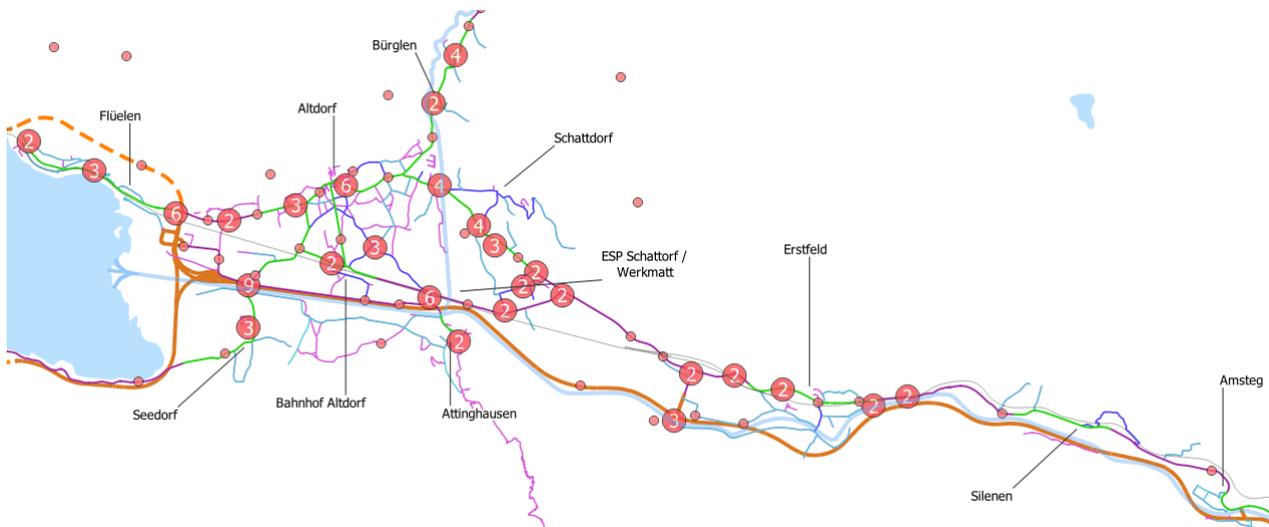
Abbildung 14-33: MOCA-Indikator 2: Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (Einwohner und 50% der Beschäftigten, ausserhalb Nationalstrassennetz) 2014, 2017 und 2021



Quelle: ARE (2023)

Die Unfälle ohne Beteiligung des Fuss- und Veloverkehrs sind räumlich ähnlich verteilt (vgl. Abbildung 14-34). Zahlenmässig am meisten Unfälle geschahen bei der Reussbrücke in Seedorf (5 im Umkreis von 100m, 9 innert 200m), im Bereich der Schmiedgasse in Altdorf (4 innert 100m bzw. 6 innert 200m), beim Kreisel Flüelen, beim Kreisel Wysshus bei Attinghausen (je 3 im Umkreis von 100m bzw. 6 innert 200m).

Abbildung 14-34: Unfälle ohne Beteiligung des Fuss- und Veloverkehr (2018-2022) im Umkreis von 200m



Quelle: ASTRA (2023), eigene Darstellung

15 Anhang E: Grundlagen

15.1 Anhang E1 – Vorgaben zur Parkierung

Die folgende Abbildung zeigt für die Wohnnutzung, welche Vorgaben die Gemeinden bezüglich Parkierung kennen. Die Reihenfolge der Gemeinden orientiert sich am Raumtyp (2. Spalte) und der ÖV-Struktur (3. Spalte), beginnend beim urbansten Raumtyp. Dabei sind die Parkierungsvorgaben für Wohnnutzung (4. Spalte) in der Tendenz entlang dieser Reihenfolge abgestuft.⁵⁶ Regelungen zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze sind in der letzten Spalte dargestellt.

⁵⁶ Die Regelungen sind unter den Gemeinden nicht harmonisiert, was einen scharfen quantitativen Vergleich erschwert.

Abbildung 15-1: Erstellungspflicht von Abstellflächen und Parkplatzbewirtschaftung

| Gemeinde | Raumtyp | ÖV-Struktur | Vorgaben für Wohnnutzung | Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze |
|-------------------------------------|---|--|---|--|
| Altdorf (Hauptkern) | <ul style="list-style-type: none"> – Kernstadt / Städtisch – Dienstleistungsgemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Mehrachsiges Liniennetz (Durchgang) – Zentrale VDS Bahnhof Altdorf – Lokale VDS Zentrum – GK B, C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1 PP pro Wohnung mit weniger als 100 m² BGF (1 PP pro 100m² bei Wohnung grösser 100m²) – Besucher: +1 PP pro 4 Wohnungen (+25%) – Kernzone: Reduktion Pflichtanzahl um 25% vom Normbedarf – Zweiräder: Erstellungspflicht mit gleichem Normbedarf wie PKW | Ja |
| Erstfeld (Regionalzentrum) | <ul style="list-style-type: none"> – Periurban – Dienstleistungsgemeinde – <i>Gering besiedelt</i> | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse (Durchgang) – Regionale VDS Bahnhof Erstfeld – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1 PP pro Wohnung – + 1 PP / 10 Wohnungen für Besucher | Ja |
| Schattdorf | <ul style="list-style-type: none"> – Städtisch – Industrie- gemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse (Durchgang) und Seitenast via ESP – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1.5 PP pro Wohnung (inkl. Garagen und Garagenvorplatz, aufgerundet, inkl. Besucher) | Ja |
| Attinghausen | <ul style="list-style-type: none"> – Städtisch – Dienstleistungsgemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse (Endstation) – GK D | <ul style="list-style-type: none"> – 1 PP pro Wohnung oder pro 70m² BGF (kleinerer Wert) – MFH/EFH-Gruppen: +15% für Besucher | Ja (ab März 2025) |
| Bürglen | <ul style="list-style-type: none"> – Städtisch – Dienstleistungsgemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse (Endstation) – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1 PP pro Wohnung bis 2.5 Zimmer (inkl. Besucher) – 2 PP pro Wohnung ab 3 Zimmer (Garage = 2 PP) | Nein. Nur Regelung des nächtlichen Dauerparkierens auf öffentlichem Grund vorhanden. ⁵⁷ |
| Flüelen | <ul style="list-style-type: none"> – Städtisch – Industrie- gemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Bus entlang Hauptachse (Endstation) – Lokale VDS Bahnhof Flüelen – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1 PP pro Wohnung bis 150 m² HNF – 2 PP pro Wohnung über 150 m² HNF – Besucher: +1 für jedes Haus pro 3 Wohnungen | Ja |
| Seedorf | <ul style="list-style-type: none"> – Periurban – Industrie- gemeinde | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse (Durchgang) – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 2 PP pro Wohnung (inkl. Besucher) | Ja |
| Silenen (ländliche Gemeinde) | <ul style="list-style-type: none"> – Periurban – Dienstleistungsgemeinde – <i>Gering besiedelt</i> | <ul style="list-style-type: none"> – Entlang Hauptachse – GK C & D | <ul style="list-style-type: none"> – 1.5 PP pro Wohnung (aufgerundet, inkl. Besucher) | Nein |

⁵⁷ Nächtliches Dauerparkieren beansprucht, wer sein Fahrzeug in der Zeit von 01.00 Uhr bis 07.00 Uhr und mindestens zweimal pro Woche auf einem öffentlichen Parkplatz der Gemeinde parkiert.

15.2 Anhang E2 – Entwicklung des DTV an ausgewählten Messstellen

Bei der Interpretation der einzelnen Werte ist zu beachten, dass auf den Kantonsstrassen auch Baustellen einen grossen Einfluss auf die Routenwahl haben können. Teilweise fehlen deshalb verlässliche bzw. vergleichbare Jahreswerte für einzelne Messstellen.⁵⁸

Abbildung 15-2: Verkehrsaufkommen 2017, 2022 und 2023 (DTV)

| Nr. | Name Messstelle | Strasse | Gemeinde | 2017 | 2022 | 2023 | Veränderung 2017-2023 % |
|---|------------------------------|--------------------------|------------|--------|--------|--------|-------------------------|
| Gotthardstrasse (Nord-Süd) | | | | | | | |
| 595 | Lawil AG Haus Nr.41 | Gotthardstrasse (K2) | Flüelen | 5'179 | 5'028 | 4'977 | ➔ (-4%) |
| 385 | JB Bau | Flüelerstrasse (K2) | Altdorf | 11'177 | 10'584 | | ~ |
| 591 | Amavita Apotheke | Schmiedgasse (K2) | Altdorf | 12'532 | 11'708 | | ~ |
| 687 | Turmweg | Gotthardstrasse (K2) | Altdorf | 14'471 | 13'714 | | ~ |
| | Kollegium | Gotthardstrasse (K2) | Altdorf | | 12'947 | 12'870 | ➔ (-4%) |
| 657 | Betrieb Kantonsstrassen | Gotthardstrasse (K2) | Bürglen | 12'356 | 11'978 | | ~ |
| 389 | Jumbo | Gotthardstrasse (K2) | Schattdorf | 7'704 | 7'841 | 7'832 | ➔ (2%) |
| 781 | Birtschen TS-EWE | Gotthardstrasse (K2) | Erstfeld | 6'563 | 6'344 | 6'561 | ➔ (0%) |
| 585 | Infanger AG Rothüs | Gotthardstrasse (K2) | Erstfeld | 3'119 | 2'628 | 3'284 | ↗ (5%) |
| 387 | Trafostation EWA Schloffen | Gotthardstrasse (K2) | Silenen | 2'149 | 2'329 | 2'375 | ↗ (11%) |
| Industrie-, Rynächt- und Umfahrungsstrasse | | | | | | | |
| 684 | Östlich Allmendstrasse | Industriestrasse (K34) | Altdorf | 6'681 | 6'638 | 6'619 | ➔ (-1%) |
| 655 | Nördlich Schlosserei Trögli | Industriestrasse (K34) | Altdorf | 4'320 | 4'458 | 4'514 | ➔ (4%) |
| 688 | Steinmatt/Gewerbezentrum | Rynächtstrasse (K24) | Altdorf | 4'349 | 3'947 | 4'080 | ↘ (-6%) |
| 388 | Elektro Nauer | Umfahrungsstrasse (K24) | Schattdorf | 5'554 | 5'410 | 6'294 | ↗ (13%) |
| Ortsdurchfahrten und weitere Innerortsstrassen | | | | | | | |
| 732 | Pumpwerk Weidbach Seedorf | Dorfstrasse (K22) | Seedorf | 1'763 | 1'852 | 1'866 | ↗ (6%) |
| 594 | Dorfeinfahrt Galabau AG Hess | Dorfstrasse (K22) | Seedorf | 5'453 | 5'348 | 5'351 | ➔ (-2%) |
| 685 | Kantonale Verwaltung | Klausenstrasse (K4/H17) | Altdorf | 8'134 | 7'745 | | ~ |
| 826 | Personalhaus | Spitalstrasse (K33) | Altdorf | 4'806 | 5'274 | 5'338 | ↗ (11%) |
| 592 | Staatsarchiv | Bahnhofstrasse (K25) | Altdorf | 4'257 | 3'686 | 3'781 | ↘ (-11%) |
| | Schulhaus Hagen | Seedorferstrasse (GS) | Altdorf | 1'641 | 1'148 | 1'153 | ↘ (-30%) |
| | Gisler Druck | Attinghauserstrasse (GS) | Altdorf | 2'690 | 3'234 | | ~ |
| | Adlergarten | Adlergartenstrasse (GS) | Schattdorf | 3'035 | 2'754 | 2'781 | ↘ (-8%) |

Quelle: Kanton Uri (2024)

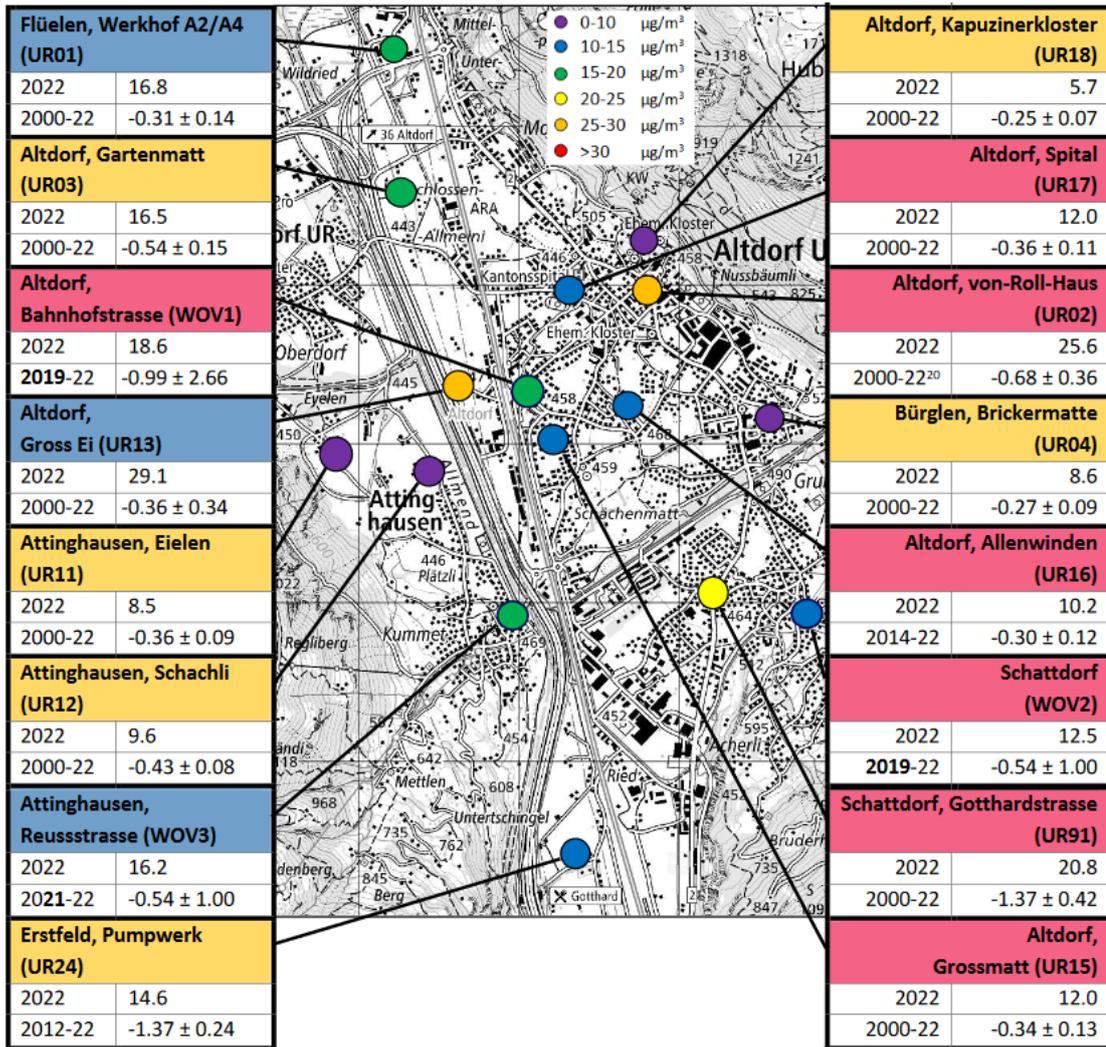
Legende: ↘ = Relative Veränderung von 2017 bis 2023 kleiner als -5%; ➔ = Relative Veränderung von 2017 bis 2023 zwischen -5% und 5%; ↗ = Relative Veränderung von 2017 bis 2023 grösser als 5%.

⁵⁸ Aus diesem Grund wurde für die Darstellung der Veränderung das Jahr 2023 als Referenz gewählt. Das Jahr 2022 wird ebenfalls dargestellt, weil für das Jahr 2023 einige Messstellendaten fehlen.

15.3 Anhang E3 – Messwerte der NO₂-Passivsammler

Die folgende Abbildung zeigt die Messwerte der NO₂-Passivsammlerstandorte im Unteren Reusstal.

Abbildung 15-3: NO₂-Passivsammlerstandorte im Unteren Reusstal mit Immissionskategorie und Jahresmittelwert 2022 sowie dem Trend 2000-2022 (inkl. Standardabweichung)



Quelle: Amt für Umweltschutz (2023), Immissionsmessungen Kanton Uri, S. 31.
 Legende: Die Farbe des Tabellenkästchens gibt die Stationsklasse an. Rot = vorstädtisch mit Verkehrseinfluss; blau = ländlich mit Verkehrseinfluss; gelb = ländlich mit regionaler Hintergrundbelastung. Die Farbe des Messpunktes zeigt die Höhe der Konzentration an Stickstoffdioxid.

15.4 Anhang E4 – Modal-Split-Kennzahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 (MZMV)

Die folgende Abbildung fasst die aktuellen Zahlen zum Modal-Split aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 im Vergleich zu 2015 (Änderung %-Punkte in Klammern) zusammen. Die Veränderung gegenüber dem MZMV 2015 ist bei allen Indikatoren deutlich zu sehen.

Abbildung 15-4: Vorhandene Anhaltspunkte zur Beurteilung des Modal Split

| Perimeter | Kennzahl | Anteil 2021 (Veränderung zu 2015 in Prozentpunkten) | | | |
|-------------------------|---|---|-------------------|-------------------|----------------------|
| | | MIV | ÖV | Fuss/Velo | Übrige ⁵⁹ |
| Unteres Reusstal | Anteil der Tagesdistanz in % | 75.5% (+17.9%P) | 9.4% (-19.0%P) | 7.0% (-3.3%P) | 8.0%* (+4.4%P) |
| | Anteil der Tagesdistanz in % für Verkehrszweck «Arbeit» | 87.6% (+19.3%P) | 8.8% (-16.5%P) | 3.5% (-2.6%P) | 0.1%* (-0.2%P) |
| | Anteil der Unterwegszeit in % | 41.2% (+7.7%P) | 3.9% (-9.2%P) | 49.3% (-0.4%P) | 5.6%* (+1.9%P) |
| | Anteil der Etappen in % | 47.4% (+8.2%P) | 4.7% (-5.5%P) | 46.1% (-2.0%P) | 1.8% (-0.7%P) |
| Kanton Uri | Anteil der Tagesdistanz in % | 78.2% (+18.0%P) | 8.9% (-18.7%P) | 6.3% (-2.9%P) | 6.6% (+3.6%P) |
| | Anteil der Tagesdistanz in % für Verkehrszweck «Arbeit» | 91.8% (+27.9%P) | 5.8% (-25.4%P) | 2.4% (-2.3%P) | 0.0% (-0.2%P) |
| | Anteil der Unterwegszeit in % | 43.9% (+8.6%P) | 4.5% (-9.5%P) | 46.4% (-0.9%P) | 5.1% (+1.9%P) |
| | Anteil der Etappen in % | 48.5% (+10.4%P) | 5.0% (-6.3%P) | 44.7% (-3.5%P) | 1.8% (-0.6%P) |
| Schweiz | Anteil der Tagesdistanz in % | 70.4% (+4.3%P) | 19.8% (-4.6%P) | 8.5% (+0.9%P) | 1.3% (-0.6%P) |
| | Anteil der Tagesdistanz in % für Verkehrszweck «Arbeit» | 69.8% (+7.7%P) | 24.2% (-7.8%P) | 5.2% (-0.2%P) | 0.8% (+0.3%P) |

Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 und 2021. Agglomeration URT: Basis bilden 302 Zielpersonen bzw. Haushalte mit Wohnort in der Agglomeration. Kanton Uri: Basis bilden 313 Zielpersonen / Haushalte mit Wohnort im Kanton Uri.

⁵⁹ Übrige = Taxi, Reisedar, Lastwagen, Schiff, Flugzeug, Seilbahnen, Zahnradbahn, fahrzeugähnliche Geräte, Anderes.

Grundlagen / Literatur

Amt für Raumentwicklung Uri (2025)
Erhebung Raum+ Uri. Altdorf.

Amt für Raumentwicklung Uri (2019)
Arbeitshilfe Siedlungsleitbild. Altdorf.

Amt für Umwelt (2023)
Immissionbelastung Altdorf Zentrum. Auswertung der Verkehrs- und Immissionsmessdaten im Zentrum von Altdorf für die Messperiode November 2022 – Mai 2023. Altdorf.

Amt für Umwelt (2023)
Immissionsmessungen Kanton Uri. Übersicht über die Immissionsmessungen im Kanton Uri mit Fokus auf das Jahr 2023. Altdorf.

ARE (2023)
Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation - Prüfbericht des Bundes. Bern.

ARE (2023)
Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV). Bern.

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

ASTRA (2025)
Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Stand vom 13.02.2025. Bern.

BAV (2025)
Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stand vom 13.02.2025. Bern.

BFS (2024)
Pendlermatrix. Neuchâtel.

BFS (2024)
Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP). Neuchâtel.

BFS (2024)
Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT). Neuchâtel.

Kanton Uri (2021)
Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal - Agglomerationsprogramm 4. Generation. Altdorf.

Gemeinde Altdorf (2010)
Verkehrsrichtplan. Altdorf.

Gemeinde Schattdorf (2021)
Schattdorf, West-Ost-Verbindung. Gesamtschau Verkehr Schattdorf.

- 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. Altdorf.
- Metron AG (2024)
Konzept Verkehrsdrehscheiben im Kanton Uri.
- Metron AG (2024)
Schwachstellenanalyse Fussverkehr.
- Metron AG (2024)
Schwachstellenanalyse Veloverkehr.