



MASSNAHMENBAND – 21.05.2025

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 5. Generation

Teil II - Massnahmenband

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Herausgeber: Kanton Uri
Titel: Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 5. Generation
Untertitel: Teil II - Massnahmenband
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

	Inhaltsübersicht	1
	Inhaltsverzeichnis	2
1	Einleitung	4
2	Siedlung	6
3	Landschaft	60
4	Verkehr: Übersicht und Kosten	69
5	Verkehr: Pauschalmassnahmen (Pakete)	71
6	Verkehr: Einzelmassnahmen und Eigenleistungen	94
7	Zusammenarbeit	139
8	Übergeordnete und nationale Massnahmen	144

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsübersicht	1
Inhaltsverzeichnis	2
1 Einleitung	4
1.1 Erläuterungen zum Massnahmenband	4
1.2 Massnahmenübersicht	4
2 Siedlung	6
2.1 S5.1: Verdichtungspotenzial erkennen	6
2.2 S5.2: Schlüsselareale entwickeln	9
2.3 S5.3: Ortszentren stärken	18
2.4 S5.4: Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten	27
2.5 S5.5: Siedlungsökologie fördern	47
2.6 S5.6: Grün- und Freiräume schaffen	51
3 Landschaft	60
3.1 L5.1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen	60
3.2 L5.2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern	63
3.3 L5.3: Ausarbeitung Schutzmassnahmen	65
3.4 L5.4: Siedlungsrand-/ Grüngürtelgestaltung Unteres Reusstal	67
4 Verkehr: Übersicht und Kosten	69
4.1 Pauschalmassnahmenpakete	69
4.1.1 Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	69
4.1.2 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)	69
4.1.3 Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	70
4.1.4 Aufwertung Haltestellen (B-Horizont)	70
4.2 Einzelmassnahmen	70
4.3 Eigenleistungen	70
5 Verkehr: Pauschalmassnahmen (Pakete)	71
5.1 FV5.1: Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)	71
5.2 GV5.1: Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum (B-Horizont)	79
5.3 ÖV5.1: Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur (A-Horizont)	84
5.4 ÖV5.2: Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur (B-Horizont)	90
6 Verkehr: Einzelmassnahmen und Eigenleistungen	94

6.1	Kapazität Strasse.....	95
6.1.1	GV5.2: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B	95
6.1.2	GV5.3: Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen	99
6.1.3	GV5.4: Erstfeld: ESP Erstfeld Gygen – Arealerschliessung	104
6.2	Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	108
6.2.1	GV5.5: Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt.....	108
6.2.2	GV5.6: Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	112
6.3	Verkehrsdrehscheiben	116
6.3.1	IM5.1: Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe	116
6.3.2	IM5.2: Silenen: Aufwertung Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz.....	120
6.4	Bus-/ÖV-Infrastruktur	123
6.4.1	ÖV5.3: Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried	123
6.5	Eigenleistungen (ohne Bundesbeiträge)	126
6.5.1	GV5.7: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A	127
6.5.2	GV5.8: Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried	130
6.5.3	GV5.9: Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse.....	132
6.5.4	GV5.10: Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse.....	134
6.5.5	GV5.11: Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze	136
6.5.6	GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte	137
7	Zusammenarbeit	139
7.1	Z5.1: Koordination AP-Themen im Gemeindeverband.....	140
7.2	Z5.2: Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete	141
7.3	Z5.3: Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung	143
8	Übergeordnete und nationale Massnahmen.....	144
8.1	ÜM5.1: Halbanschluss Altdorf Süd A2	144
8.2	ÜM5.2: Umwidmung Hauptstrasse H2	145
8.3	ÜM5.3: N4 Neue Axenstrasse	146
8.4	ÜM5.4: Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel	147
8.5	ÜM5.5: Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel).....	149

1 Einleitung

1.1 Erläuterungen zum Massnahmenband

- Die Massnahmen wurden in einem partizipativen Prozess (bilaterale Gespräche, Dialogplattformen, Vernehmlassung bei Fach- und Begleitgruppe) gemeinsam mit den kantonalen Ämtern und den Gemeinden aufgearbeitet und beschrieben.
- Die Massnahmenblätter sind nach Vorgaben aus der Richtlinie des Bundes zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) aufgebaut.
- Zur Mitfinanzierung durch den Bund werden die Massnahmen im Verkehr (A- und B-Horizont) beantragt. Eigenleistungen sowie Massnahmen im Bereich Landschaft und Siedlung sowie Zusammenarbeit werden vom Bund nicht mitfinanziert, tragen aber zur Programmwirkung bei.
- Bei Massnahmen im A-Horizont muss im Zeitraum zwischen 2028 und 2032 mit der Ausführung begonnen werden. Massnahmen im B-Horizont werden in der Regel im nächsten Agglomerationsprogramm als Massnahmen im A-Horizont aufgenommen, wobei der Start der Ausführung zwischen 2032 und 2036 erfolgen muss. Mit der Umsetzung der Eigenleistungen wird in der Regel bis ca. 2028 begonnen.
- Quantitative Angaben zu den einzelnen Massnahmen finden sich in den separaten Excel-Tabellen / Sachinformationen.
- Grundlagen zu den Massnahmen sind als separate PDF-Dokumente beigelegt.

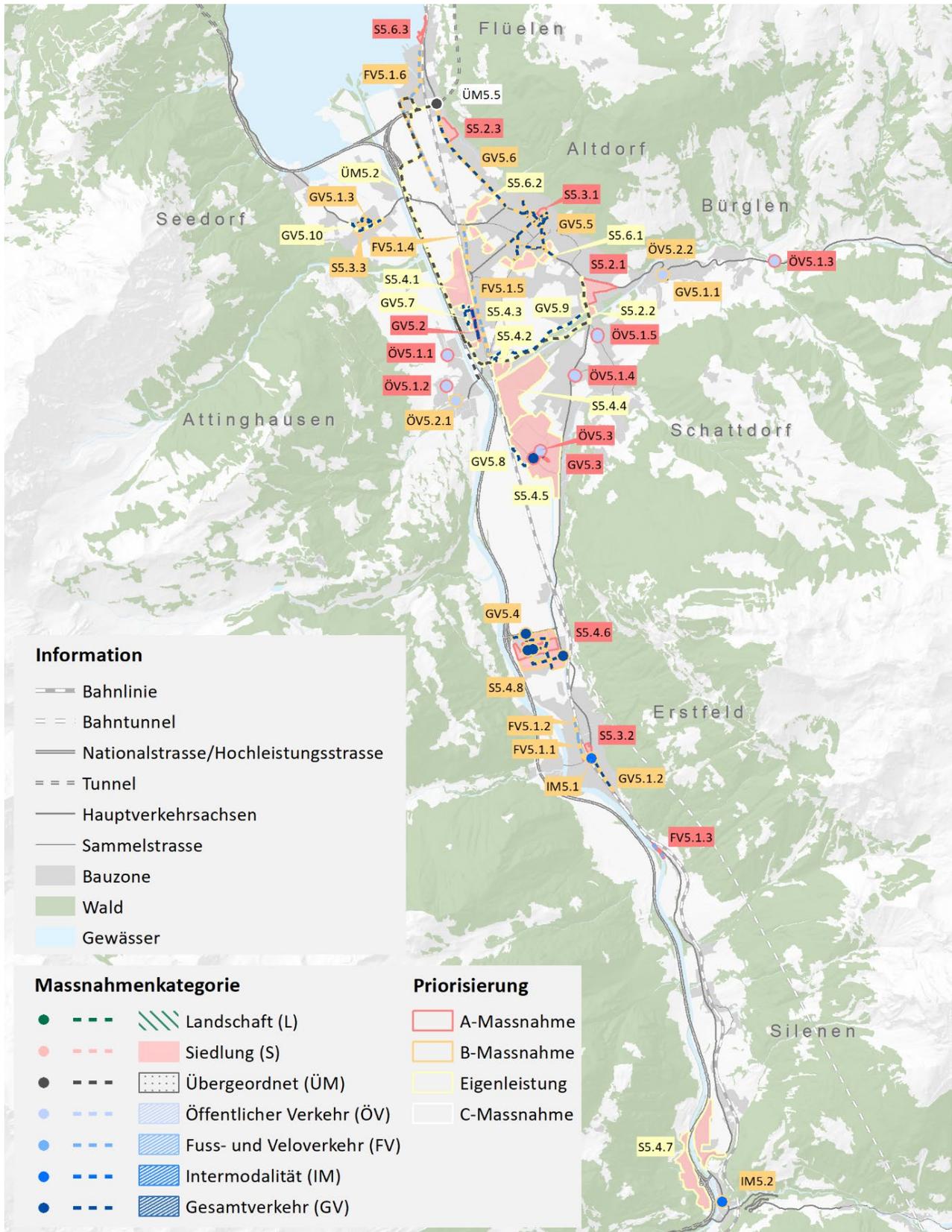
1.2 Massnahmenübersicht

Die folgende Abbildung zeigt einleitend die Massnahmen in einer Kartendarstellung. Alle Massnahmennummern (z.B. GV5.2) setzen sich aus einem Kürzel für die Massnahmekategorie (hier GV für Gesamtverkehr), der aktuellen Generation (5) und einer Hauptnummer (2) zusammen. Bei den dreistelligen Nummern (z.B. S5.1.2) handelt es sich um Teilmassnahmen oder Massnahmen eines Massnahmenpakets.

Die jeweiligen Massnahmenblätter sind in den folgenden Berichtsteilen zu finden:

- **Siedlung (S)**: Kapitel 2
- **Landschaft (L)**: Kapitel 3
- **Verkehr (GV, IM, ÖV, FV)**
 - Übersicht und Kosten: Kapitel 4
 - Pauschalmassnahmenpakete: Kapitel 5
 - Einzelmassnahmen und Eigenleistungen: Kapitel 6
- **Zusammenarbeit (Z)**: Kapitel 7
- **Übergeordnete und nationale Massnahmen (ÜM)**: Kapitel 8

Abbildung 1-1: Massnahmenkarte AP URT 5. Generation



2 Siedlung

Massnahmen im Bereich Siedlung werden nicht zur Mitfinanzierung beantragt, können aber positiv zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund beitragen.

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.

2.1 S5.1: Verdichtungspotenzial erkennen

Verdichtungspotenzial erkennen		S5.1
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung		Massnahmenart Siedlung
Federführung	Amt für Raumentwicklung	
Beteiligte	Gemeinden	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
IEB: Weiterführung raum+		
Ausgangslage		
<p>Mit der vierten Generation des Agglomerationsprogrammes Unteres Reusstal wurden die Gemeinden dazu angehalten, Siedlungsleitbilder zu erarbeiten und die bestehenden Leitbilder zu aktualisieren. Das Siedlungsleitbild ist ein zentrales Instrument für die räumliche Entwicklung der Gemeinde. Wichtiger Bestandteil dieser räumlichen Entwicklung ist die Innenverdichtung. Aufgrund des strategischen Charakters eines Siedlungsleitbildes kann dieses das Innenverdichtungspotential einer Gemeinde jedoch nur bedingt aufzeigen.</p> <p>Die Ermittlung der Verdichtungspotentiale einer Gemeinde wird darum als Folgemaassnahme der Siedlungsmassnahme S4.1 «Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder» aus der vierten Generation des Agglomerationsprogrammes formuliert. Zur Ermittlung der Geschossflächen- und Nutzungsreserven hat die ETH Zürich ein neues Werkzeug «Innenentwicklung im Bestand» (IEB) entwickelt. Mit diesem kann parzellenscharf aufgezeigt werden, in welchem Ausmass unbebaute, insbesondere aber auch bereits bebaute Parzellen in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen, verdichtet werden können.</p>		

Inhalt		
Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Anwendung des IEB-Tools der ETH Zürich. Es soll in den nächsten Jahren schrittweise eingeführt werden und als Grundlage für die kommunalen Siedlungsleitbilder dienen. Die Massnahme unterstützt die Gemeinden bei der Innenverdichtung im Bestand. Im Gegensatz zu den bestehenden Werkzeugen verspricht das IEB-Tool konkrete Verdichtungspotenziale parzellenscharf aufzuzeigen.		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
Die vorliegende Massnahme knüpft an die Massnahme S4.1 «Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder» aus der vierten Generation des Agglomerationsprogramms an. Einige Gemeinden der Agglomeration überarbeiten derzeit ihre Siedlungsleitbilder oder bereiten diesen Prozess vor. Mit der Massnahme soll eine vertiefte und quantitative Betrachtung der Innenentwicklungspotenziale in den Gemeinden erfolgen.		
ÖV-Güteklasse		
Die Massnahme kann nicht verortet werden, eine Zuweisung einer ÖV-Güteklasse ist daher nicht möglich.		
Nutzungsarten		
Durch die Massnahmen können die Gemeinden das Verdichtungspotenzial in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen aufzeigen.		
Anzahl Einwohner und Beschäftigte		
Durch die Massnahmen können die Gemeinden das Verdichtungspotential (Personenkapazität) im Bestand aufzeigen. Wird das Verdichtungspotential mobilisiert, wird dies zu einer Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten in der Gemeinde führen. Wie gross das Wachstum sein wird, hängt vom Verdichtungspotential der Gemeinde ab, und in welchem Ausmass dieses mobilisiert wird.		
Abstimmung Verkehr und Siedlung		
Die Innenverdichtung im Bestand führt zu einer Erhöhung der Nutzerdichte und -intensität in einem Gebiet. Die entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehr müssen geprüft werden, wenn die Gemeinde ihre Verdichtungsflächen mobilisieren will.		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme bildet die Grundlage für ein kompaktes und dichtes Siedlungsgebiet.		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Verdichtungspotenziale ausschöpfen		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
– WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Massnahme trägt dazu bei, die Potenziale zur Verdichtung im Bestand aufzuzeigen. Dadurch kann die Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben werden.		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
– WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Die Massnahme trägt dazu bei, den Flächenverbrauch des Siedlungsgebiets zu reduzieren. Durch die Verdichtung des Bestands sind weniger Einzonungen notwendig und Landschaftsräume bleiben erhalten.		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:	
	– Abstimmungsanweisung 4.1-2 kommunales Siedlungsleitbild – Abstimmungsanweisung 4.1-9 Mobilisierung von Siedlungsflächenpotenzialen – Abstimmungsanweisung 4.2-2 Siedlungsgestaltung und -erneuerung	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 4G: Massnahme S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Erarbeitungsstand kommunale Siedlungsleitbilder	

Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme sind keine Neueinzonungen erforderlich.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Innenverdichtung im Bestand führt zu einer Erhöhung der Nutzerdichte und -intensität in einem Gebiet. Die entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehr müssen geprüft werden, wenn die Gemeinde ihre Verdichtungsflächen mobilisieren will.
Umweltverträglichkeit	Die Innenverdichtung im Bestand führt zu einer Erhöhung der Nutzerdichte und -intensität in einem Gebiet. Gerade im Bereich Lärmschutz führt das zu Herausforderungen. Die Umweltverträglichkeit dieses Prozesses muss frühzeitig mit dem Amt für Umwelt geprüft werden, wenn die Gemeinde ihre Verdichtungsflächen mobilisieren will. Die Verdichtung ist grundsätzlich umweltverträglicher, als wenn neue Flächen eingezont werden, sofern die Verdichtung nicht zu einer zusätzlichen Versiegelung führt.
Dokumente und Daten	
Dokumente	– Projektbericht «Innenentwicklung im Bestand», ETH Zürich

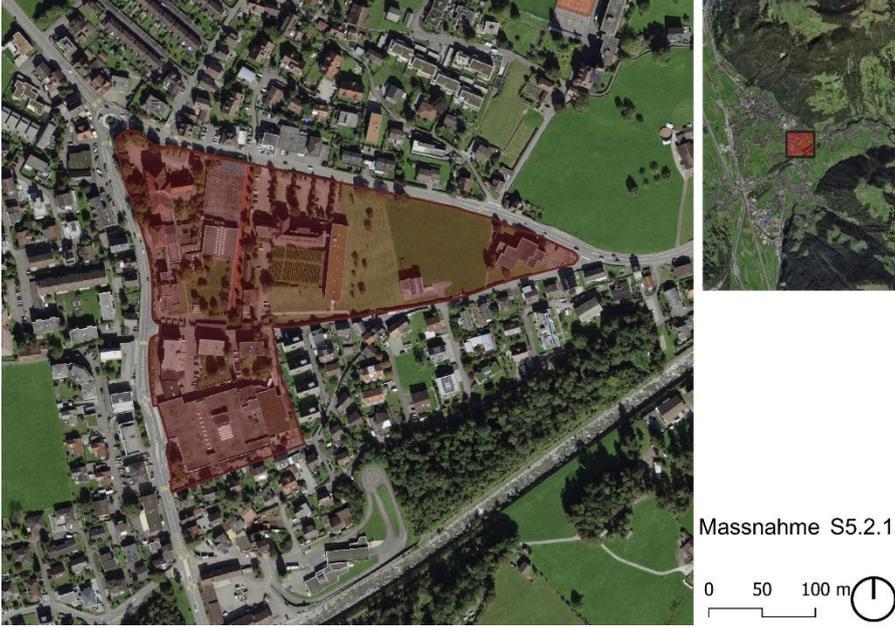
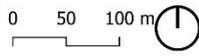
2.2 S5.2: Schlüsselareale entwickeln

Schlüsselareale entwickeln			S5.2
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> As (1201.4.021) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.021	Priorität 3G, ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> As (1201.3.064) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.064	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinden		
Beteiligte	Kanton Uri (AFT, ARE)		
Beschreibung			
Kartografische Darstellung			
<p>S5.2: Schlüsselareale entwickeln</p> <p>LEGENDE</p> <p> Perimeter Einzelmassnahme</p> <p>Legendeninhalt Teilstrategiekarte</p> <p>S1: Siedlungen qualitativ verdichten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen begrenzen Wohn-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität sicherstellen Schlüsselareale entwickeln <p>S2: Siedlungen ökologisch gestalten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsfreiräume naturnah gestalten und vernetzen Ökologische Siedlungen (Klimaanpassung, Biodiversität) fördern und fordern <p>S3: Ortskerne beleben</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsfunktion stärken Potenzial der historischen Ortskerne nutzen <p>S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten spezifisch entwickeln <p>Orientierungsinhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> Strassennetz Bahnlinie mit Bahnhof ÖV-Haltestellen 			
Ausgangslage			
<p>Die Agglomeration verfügt über mehrere Schlüsselareale ausserhalb der Ortskerne, deren Entwicklungspotential noch nicht ausgeschöpft wurde. Die Areale zeichnen sich durch ihre Lage, Erschliessung und bisherige Nutzung als Gebiete mit besonders grossem Entwicklungspotential aus. Diese Potentiale gilt es verstärkt auszuschöpfen. Bei der Erarbeitung konkreter Projekte sind Sondernutzungsplanungen sowie qualitätssteigernde Verfahren anzuwenden, um eine qualitätvolle Weiterentwicklung der Areale zu gewährleisten.</p>			

<p>Die Massnahme ist eine Weiterentwicklung der QVZ-Gebiete der beiden letzten Generationen des Agglomerationsprogramms. Aus den damaligen QVZ-Gebieten wurden für die 5. Generation des Agglomerationsprogramms jene Gebiete mit besonders grossem Entwicklungspotential im A-Horizont ermittelt. Diese werden neu als Schlüsselareale bezeichnet.</p>		
Inhalt / Konzeption		
<p>Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, in denen grossflächige räumliche Transformationen stattfinden sollen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinde Altdorf / Bürglen: Gebiet Grund / Brickermatte 2. Gemeinde Bürglen: Galgenwäldli / Gotthardstrasse 3. Gemeinde Altdorf: Talstation Eggberge / Moosbad 		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>Die vorliegende Massnahme knüpft konzeptionell an die bestehenden Massnahmen und Teilstrategien der dritten und vierten Generation an. Im Vergleich zu den vorherigen Generationen werden mit dieser Massnahme Schlüsselareale der Agglomeration definiert, welche weiterentwickelt werden sollen. Die Umsetzung der Teilmassnahmen wird bezüglich Nutzung und Umsetzungshorizont so weit wie möglich präzisiert.</p>		
ÖV-Güteklasse		
	<u>2025</u>	<u>2040</u>
Grund / Brickermatte	B und C	B und C
Galgenwäldli / Gotthardstrasse:	B und C	B und C
Talstation Eggberge / Moosbad	C	C
Nutzungsarten		
<p>Mit den geplanten Transformationen der Gebiete verändern sich die Nutzungen der Areale. Folgende Nutzungen sind geplant oder zu prüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Grund / Brickermatte</u>: öffentliche Nutzung, Neuansiedlung Altersheim (Umsetzung Projekt «Brickermatte 2030+») – <u>Galgenwäldli / Gotthardstrasse</u>: Mischnutzung (Umnutzung ehemaliges Werkhofareal) – <u>Talstation Eggberge / Moosbad</u>: Freizeit und Tourismus 		
Anzahl Einwohner und Beschäftigte		
<p>Mit den geplanten Umsetzungsmassnahmen wird die Nutzerdichte in den vier Gebieten zum Teil beträchtlich erhöht. Die Zahl der zusätzlichen Bewohner, Beschäftigten und weiteren Nutzenden lässt sich in den Gebieten Galgenwäldli / Gotthardstrasse und Flüelerstrasse erst im Rahmen der zu entwickelnde Projekte abschätzen. Auf Grund der bestehenden und geplanten Nutzungen im Gebiet Flüelerstrasse dürfte die Anzahl Einwohner und Beschäftigten nur minim ansteigen.</p>		
	<u>2025</u>	<u>2040 (Schätzung)</u>
Grund / Brickermatte	380	900
Galgenwäldli / Gotthardstrasse:	140	230
Flüelerstrasse	120	140
Abstimmung Verkehr und Siedlung		
Siehe Teilmassnahmen		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Die Massnahme trägt dazu bei, Entwicklungspotentiale bestimmter Areale auszuschöpfen und eine Transformation dieser Areale anzustossen. Dies trägt zur Verdichtung und Erhöhung der Siedlungsqualität bei.</p>		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verdichtungspotentiale ausschöpfen – Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Im Rahmen der Transformation grosser Areale werden auch Fragen der Mobilität beantwortet. So können Erschliessungen neu gelöst oder Mobilitätsmanagements für grösserer Überbauungen erarbeitet werden. – WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Entwicklung der Schlüsselareale werden an Orten mit guter ÖV-Erschliessung neue Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen geschaffen. 		
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		

- WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Durch die Massnahme werden Areale mit grossem Innenverdichtungspotential weiterentwickelt.
 - WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Rahmen der Weiterentwicklung der Areale wird geprüft, wie die dortigen Grün- und Freiräume aufgewertet oder neue solche Räume geschaffen werden können.
- WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern**
- WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Durch die Innenverdichtung wird ein haushälterischer Umgang mit dem Boden gewährleistet und somit der Flächenverbrauch durch neue Siedlungsgebiete so gut wie möglich reduziert.

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
Übersicht Teilmassnahmen			
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung
Grund / Brickermatte	S5.2.1	A	Gemeinden Altdorf / Bürglen
Galgenwäldli / Gotthardstrasse	S5.2.2	Eigenleistung	Gemeinde Bürglen
Talstation Eggberge / Moosbad	S5.2.3	A	Gemeinde Altdorf
Grund / Brickermatte	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Altdorf Gemeinde Bürglen		A
S5.2.1	Kurzbeschreibung		
	<p>Auf der Brickermatte wird voraussichtlich bis 2032 ein neues Alters- und Pflegeheim (Brickermatte2030+) gebaut. Durch die WOV wird der Verkehr auf der Gotthardstrasse im Massnahmenperimeter voraussichtlich zunehmen. Gleichzeitig ist das Gebiet durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Die Mittelschule und die kantonale Verwaltung bestehen bereits als öffentliche Nutzungen im Perimeter. Durch den Bau des Altersheims erhöht sich die Nutzerdichte im Gebiet. Die zukünftige Entwicklung soll im Rahmen der Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsperspektive der Gemeinden Altdorf und Bürglen geklärt und anschliessend umgesetzt werden.</p>		
		<p>Massnahme S5.2.1</p> <p>0 50 100 m</p> 	
Ziel und Wirkung			
<p>Durch die Massnahme wird im Gebiet Grund / Brickermatte die Innenverdichtung vorangetrieben und der Mix verschiedener öffentlicher Nutzungen gestärkt. Dies fördert den Zentrumscharakter des für die Agglomeration bereits jetzt wichtigen und gut erschlossenen Gebiets.</p>			
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)			
<ul style="list-style-type: none"> – AP 3G: GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen – Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) – Instandstellung Kreisel Kollegium (2020) – Machbarkeitsstudie Alters- und Pflegeheim (APH) Brickermatte (2024) – Erarbeitung Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2024) – Erarbeitung Siedlungsleitbild Gemeinde Bürglen (2025) 			
Weitere Schritte und Meilensteine			
Meilenstein			Zeitraum
Verankerung in Siedlungsleitbildern			2025
Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsperspektive Gebiet Grund/Brickermatte			2026
Abstimmung Planungskredit			Frühling 2027
Baubeginn			Herbst 2028
Inbetriebnahme APH Brickermatte			2032

	Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) S5.3.1: Areal Rosenberg S5.2.2: Galgenwäldli / Gotthardstrasse: Koordination Nutzungen, Strassenraum und übergeordnete städtebauliche Leitlinien	
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: Abstimmungsanweisung 4.2-2: Siedlungsgestaltung und -erneuerung Abstimmungsanweisung 4.2-5 Sondernutzungsplanungen und Landumlegung Abstimmungsanweisung 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung (WOV) Altdorf-Süd Abstimmungsanweisung 5.3-2 Flankierende Massnahmen WOV	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.2.3: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten, Verdichtungsgebiet Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen – AP URT 3G: S3.4.5: Stärkung Zentrumsfunktion und Belegung, Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen / Altdorf – AP URT 3G: GV3.2: Anpassung Signalisation und Markierungen Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) – AP URT 4G: S4.4.3: Stärkung Zentrumsfunktion und Belegung, Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen (Z-Gebiet) Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Massnahmen Verkehr FlaMa WOV	
Flächenbeanspruchung	Für die Überbauung der Brickermatte wird Bauland beansprucht. Die Fläche befindet sich heute in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, eine Ein- oder Umzonung ist somit nicht notwendig.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme sieht eine zusätzliche Intensivierung der Nutzung des Areals vor. Das Areal befindet sich an einer gut mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lage nahe an Einkaufsmöglichkeiten (Urnertor). Der induzierte MIV-Verkehr von Mitarbeitenden und Besucherinnen des AHP fliesst auf die Klausenstrasse ab und wird im Rahmen der weiteren Planungen berücksichtigt.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme birgt voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	Siedlungsleitbild Altdorf, Informationen Brickermatte 2030+ (https://brickermatte.ch)	

Galgenwäldli / Gotthardstrasse	Federführung Gemeinde Bürglen	Beteiligte Kanton Uri (AfT)	Priorität 5G Eigenleistung			
S5.2.2	Kurzbeschreibung Durch den Wegzug des Werkhofs des Kantons kann das Galgenwäldli-Areal an der Gotthardstrasse unter Einbezug der Nutzungen im Umfeld umgenutzt und verdichtet werden. Entlang der Gotthardstrasse besteht ein diverser Nutzungsmix, mit dem Einkaufszentrum Urntor als zentralem Ort. Die Bushaltestelle vor dem Einkaufszentrum sorgt für eine gute ÖV-Erschliessung im Massnahmenperimeter. Zudem befinden sich in der näheren Umgebung mehrere bestehende oder projektierte Naherholungsgebiete und Freizeitanlagen. Die zahlreichen Nutzungen im Gebiet gilt es aufeinander abzustimmen. Eine Verdichtung des Gebiets westlich der Gotthardstrasse ist zu prüfen. Die zukünftige Entwicklung soll im Rahmen des Siedlungsleitbildes der Gemeinde Bürglen geklärt und anschliessend umgesetzt werden. Berücksichtigt werden muss, dass durch die WOV der Verkehr auf der Gotthardstrasse im Massnahmenperimeter voraussichtlich zunehmen wird.					
	 <p style="text-align: right;">Massnahme S5.2.2 0100 m</p>					
	Ziel und Wirkung Durch die Weiterentwicklung des Gebiets soll die Innenverdichtung an einer hinsichtlich Verkehr, Versorgung und Freizeit gut erschlossenen Lage vorangetrieben und der diverse Nutzungsmix im Gebiet gestärkt werden. Durch die Umnutzung des Werkhofareals wird der Zentrumscharakter des Gebiets und die Siedlungsqualität gestärkt.					
	Bisherige Planungsschritte (Planungsstand) <ul style="list-style-type: none"> - AP 3G: GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen – Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) - Erarbeitung Siedlungsleitbild Gemeinde Bürglen (2025) 					
	Weitere Schritte und Meilensteine <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erarbeitung Siedlungsleitbild</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> </tbody> </table> <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) S5.2.1: Grund / Brickermatte. Koordination Nutzungen, Strassenraum, städtebauliche Leitlinien</p>			Meilenstein	Zeitraum	Erarbeitung Siedlungsleitbild
Meilenstein	Zeitraum					
Erarbeitung Siedlungsleitbild	2025					
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen						
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein 	Koordinationsstand KRP (1.1.2025) <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung 				
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmungsanweisung 4.2-2: Siedlungsgestaltung und -erneuerung - Abstimmungsanweisung 4.2-5 Sondernutzungsplanungen und Landumlegung - Abstimmungsanweisung 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung (WOV) Altdorf-Süd - Abstimmungsanweisung 5.3-2 Flankierende Massnahmen WOV 					

Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP URT 3G: S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiet) – AP URT 3G: S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiet) – AP URT 4G: S4.4.3: Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen (Z-Gebiet) <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahmen Verkehr FlaMa WOV
Flächenbeanspruchung	Für die Erarbeitung einer Gesamtplanung für das Areal werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Für die Umnutzung des Werkhofareals ist voraussichtlich eine Umzonung notwendig.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme sieht eine zusätzliche Intensivierung der Nutzung des Areals vor. Das Areal befindet sich jedoch an einer gut mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr erschlossenen Lage, nahe an Freizeitmöglichkeiten, Mittelschule und Einkaufsmöglichkeiten. Das Areal Galgenwäldli hat zudem einen direkten Zugang zur WOV. Der Verkehr kann dadurch schnell auf das übergeordnete Strassennetz abfliessen. Die Bewältigung des induzierten MIV-Verkehrs ist im Rahmen der weiteren Planungen zu thematisieren.
Umweltverträglichkeit	Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme entlang der Gotthardstrasse sind bei der Transformation des Werkhofareals die Lärmimmissionen zu berücksichtigen.
Dokumente und Daten	
Dokumente	Agglomerationsprogramme 3. und 4. Generation, Siedlungsleitbild Altdorf

Talstation Eggberge / Moosbad	Federführung Gemeinde Altdorf	Beteiligte Kanton Uri (AfT)	Priorität 5G A								
S5.2.3	Kurzbeschreibung Es wird ein Gesamtkonzept für eine zukunftsgerichtete Nutzung und Entwicklung der öffentlichen Zonen und angrenzenden Flächen zwischen der Talstation Eggberge und Moosbad erarbeitet. Im Gesamtkonzept ist die Revitalisierung des Dorfbachs innerhalb des Perimeters zu prüfen.										
 <p style="text-align: right;">Massnahme S5.2.3 0 25 50 m</p>											
Ziel und Wirkung Ziel ist die Errichtung eines attraktiven Freizeit- und Tourismusclusters mit guter ÖV-Erschliessung, gesamtheitlicher Gestaltung und abgestimmten Angeboten.											
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand) – Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025) – Betriebs- und Gestaltungskonzept Flüelerstrasse (2025)											
Weitere Schritte und Meilensteine <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Siedlungsleitbild</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung</td> <td style="text-align: right;">2028</td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung Gesamtkonzept</td> <td style="text-align: right;">2030-20235</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Siedlungsleitbild	2025	Teilrevision Nutzungsplanung	2028	Erarbeitung Gesamtkonzept	2030-20235
Meilenstein	Zeitraum										
Siedlungsleitbild	2025										
Teilrevision Nutzungsplanung	2028										
Erarbeitung Gesamtkonzept	2030-20235										
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) – GV5.6 Umgestaltung Flüelerstrasse											
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen											
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP (1.1.2025) <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: Abstimmungsanweisung 4.2-2 Siedlungsgestaltung und -erneuerung Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie									
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: –										
Flächenbeanspruchung	Ob zusätzliche Flächen beansprucht und Einzonungen oder Umzonungen notwendig sein werden, muss im Rahmen des Gesamtkonzepts geklärt werden. Einzonungen sind gemäss jetzigem Planungsstand nicht vorgesehen.										
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme ist eng mit der Verkehrsmassnahme Umgestaltung Flüelerstrasse (GV5.6) verbunden. Eine Umsetzung ist frühestens im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Strassenraums anzugehen. Die Massnahme führt voraussichtlich zu keiner oder nur zu einer leichten Erhöhung der Nutzerdichte. Bereits heute ist das Gebiet										

	gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, liegt nahe am Bahnhof Flüelen und bei Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Entlang der Flüelerstrasse gibt es gut ausgebaute Velo- und Fusswege. Der induzierte MIV-Verkehr ist im Rahmen der weiteren Planungen zu berücksichtigen.
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme birgt voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung. Die Massnahmen bietet die Chance, den Dorfbach im Gebiet zu revitalisieren und erlebbar zu machen.
Dokumente und Daten	
Dokumente	– Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf

2.3 S5.3: Ortszentren stärken

Ortszentren stärken			S5.3
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> As (1201.4.023) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.023	Priorität 3G, ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> As (1201.3.061) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.061	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinden Altdorf, Erstfeld und Seedorf		
Beteiligte	Kanton Uri (AfT), Schweizerische Bundesbahnen SBB		
Beschreibung			
Kartografische Darstellung			
<p>S5.3: Ortszentren stärken</p> <p>LEGENDE</p> <p>Perimeter Einzelmassnahme</p> <p>Legendeninhalt Teilstrategiekarte</p> <p>S1: Siedlungen qualitativ verdichten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen begrenzen Wohn-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität sicherstellen Schlüsselareale entwickeln <p>S2: Siedlungen ökologisch gestalten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsfreiräume naturnah gestalten und vernetzen Ökologische Siedlungen (Klimaanpassung, Biodiversität fördern und fordern) <p>S3: Ortskerne beleben</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsfunktion stärken Potenzial der historischen Ortskerne nutzen <p>S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten spezifisch entwickeln <p>Orientierungsinhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> Strassennetz Bahnlinie mit Bahnhof ÖV-Haltestellen 			

Ausgangslage		
<p>Verschiedene Gemeinden sehen sich vor der Herausforderung, dass Gewerbe und Detailhandel zunehmend aus den Ortszentren verschwinden und diese entsprechend weniger lebendig sind und dadurch zunehmend ihre Attraktivität einbüßen. Dieser Entwicklung soll mit der Umsetzung der Massnahme entgegengewirkt werden.</p> <p>Die Massnahme war bereits Bestandteil der 3. und 4. Generation (Z-Gebiete, Daueraufgabe). Die bisherigen Arbeiten werden räumlich präzisiert und neue Planungsschritte und Meilensteine festgehalten.</p>		
Inhalt / Konzeption		
<p>Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, welche in ihrer Funktion als Dorfkern oder Ortszentrum gestärkt werden sollen. Das fördert die Positionierung dieser Gebiete als Wirtschafts- und Lebensräume und als Begegnungsorte. Folgende Gemeinden planen konkrete Umsetzungsschritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gemeinde Altdorf: Umnutzung Areal Alters- und Pflegeheim (APH) Rosenberg 2. Gemeinde Erstfeld: Städtebauliche Entwicklung zwischen Bahnhof und Gemeindehaus sowie des Trümpplatzes inklusive Schlossbergunterführung 3. Gemeinde Seedorf: Stärkung Ortszentrum entlang der Dorfstrasse 		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>Die vorliegende Massnahme knüpft an den konzeptionellen bzw. organisatorischen Planungsschritten der vorherigen Generation (Z-Gebiete) an und ergänzt diese mit einer konkreten räumlichen Umsetzungsplanung in den einzelnen Ortszentren.</p>		
ÖV-Gütekategorie		
	2025	2040
Areal Rosenberg	B	B
Ortszentrum Erstfeld	C	C
Ortszentrum Seedorf	D	D
Nutzungsarten		
<p>Mit der geplanten Massnahme sollen die bestehenden Zentrumsnutzungen durch zusätzliche Angebote gestärkt beziehungsweise die bestehende Wohnnutzung optimal ergänzt werden. Folgende Nutzungen sind geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Gemeinde Altdorf</u>: Umnutzung APH Rosenberg hin zu öffentlichen oder publikumsorientierten Nutzungen, Verlagerung Sportplätze (als Vision) hin zu Kernzone, Zentrumsnutzungen, Detailhandel, Wohnen – <u>Gemeinde Erstfeld</u>: Umnutzung Gemeindehausparkplatz, Einkaufen, Dienstleistungen und Veranstaltungsort / Umnutzung Trümpplatz, Einkaufen, Dienstleistungen und Wohnen – <u>Gemeinde Seedorf</u>: Verlegung Gemeindeverwaltung, Dorfplatz / Begegnungsort, Gastronomie (Café/Bistro) 		
Anzahl Einwohner und Beschäftigte		
<p>Mit den geplanten Umsetzungsmassnahmen wird die Nutzerdichte im Dorfkern von Altdorf und den Ortszentren Erstfeld und Seedorf erhöht. Die Zunahme der Einwohner/innen und Beschäftigte kann zum jetzigen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden.</p>		
	2025	2040 (Schätzung)
Areal Rosenberg	282	200
Ortszentrum Erstfeld	6	80
Ortszentrum Seedorf	255	325
Abstimmung Verkehr und Siedlung		
<p>Siehe Teilmassnahmen</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Die Massnahme trägt zur Stärkung der Ortskerne bei, indem die Nutzungsdichte erhöht und die vielfältigen Zentrumsfunktionen gestützt werden.</p>		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – S 1: Siedlungen qualitativ verdichten – S 3: Ortskerne beleben 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verdichtungspotentiale ausschöpfen – Ortskerne beleben – Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
<p>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</p>		

- WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Massnahme steht im Zusammenhang mit möglichen Verlegungen von Bushaltestellen, Schaffung von Mobilitätskonzepten und autoarmes Wohnen.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Massnahme umfasst die Nutzung und Verdichtung von Baulandpotenzialen in den Ortskernen und stützt bestehende bzw. schafft neue Orte mit Zentrumsfunktionen.
- WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Zusammenhang mit dieser Siedlungsmassnahme erfolgen Anpassungen der Strassenräume, insbesondere bei Ortszentren entlang der Kantonsstrasse

WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: In den Ortszentren entlang der Kantonsstrasse soll das Temporegime angepasst werden (z.B. Tempo 30 oder 40), zusätzlich erhält der Fuss- und Veloverkehr mehr Raum.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Erhöhung des Anteils Fuss- und Veloverkehr durch Realisierung von Mischnutzungen und Ermöglichung kurzer Wege.

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
Übersicht Teilmassnahmen			
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung
Areal Rosenberg	S5.3.1	A	Gemeinde Altdorf
Ortszentrum Erstfeld	S5.3.2	A	Gemeinde Erstfeld
Ortszentrum Seedorf	S5.3.3	B	Gemeinde Seedorf
S5.3.1	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (Aft)	A
Areal Rosenberg	Kurzbeschreibung		
	<p>Mit der voraussichtlichen Verlegung des Alters- und Pflegeheims (vgl. S5.2.1) entsteht ein zentrumsnahes Potenzial für öffentliche beziehungsweise publikumsorientierte Nutzungen des Areals. Durch die Umnutzung wird das Potential des Areals aufgrund seiner zentralen Lage und der guten Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr und ÖV ausgeschöpft. Die Umnutzung des Areals ist im Siedlungsleitbild der Gemeinde festgehalten. Die Gemeinde will im Rahmen einer Konzeptstudie die Nutzungsmöglichkeiten für die künftige Nutzung des Areals skizzieren. Eine entsprechende Umzonung wird im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung vollzogen.</p>		
		<p>Massnahme S5.3.1</p> <p>0 10 20 m </p>	
Ziel und Wirkung			
<p>Die Umnutzung der Areale Rosenberg stärkt den historisch gewachsenen Ortskern, in dem mittels öffentlicher und publikumsorientierter Nutzungen die Attraktivität des bereits sehr gut erschlossenen Ortskerns gesteigert wird.</p>			
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)			
<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsstrategie Altdorf (2009) – Entwicklungskonzept Industriezone Hellgasse Ost (2015) – Einführung Gewerbe-Coach (2018) zur Unterstützung des Altdorfer Gewerbes – Erarbeitung Siedlungsleitbild Altdorf (2024) 			
Weitere Schritte und Meilensteine			
Meilenstein			Zeitraum
Siedlungsleitbild			2025
Teilrevision Nutzungsplanung			2028
Konzeptstudie			ab 2029
Wegzug Alters- und Pflegeheim			2032
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)			
<ul style="list-style-type: none"> – GV5.5: Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Begegnungszone 			

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.3-2 Entwicklungsschwerpunkt Zentrum Altdorf	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – AP URT 4G: Massnahme S4.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Umnutzung Rosenberg: Koordination mit Neubauprojekt Brickermatte 2030+ – Sanierung Strassenentwässerung Altdorf	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Einzonungen, womöglich aber Umzonungen erforderlich.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die künftige Nutzung des Areals Rosenberg soll öffentlich und publikumsorientiert sein. Heute befindet sich u.a. das AHP Rosenberg mit Verkehr durch Bewohner/-innen, Zulieferern, Mitarbeitenden und Besuchenden im Perimeter. Das Areal ist sehr gut mit dem ÖV (Güteklasse B) erschlossen, von einem dichten Fusswegnetz durchsetzt, an einer Velohauptroute und liegt im Dorfzentrum von Altdorf. Dieses ist nach Umsetzung der flankierenden Massnahmen zur WOV verkehrsberuhigt ausgestaltet. Im Rahmen der weiteren Planungen sind diese guten Voraussetzungen zu berücksichtigen, um eine Zunahme des Verkehrs zu verhindern.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme erfordert eine Abstimmung im Bereich der Lärmschutzgesetzgebung, da zukünftig eine Mischnutzung (öffentliche bzw. publikumsorientierte Nutzung) vorgesehen ist. Zusätzlich ist das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, diese Fragen im Rahmen einer Konzeptstudie zu thematisieren.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	Siedlungsleitbild Altdorf	

S5.3.2	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G																		
	Gemeinde Erstfeld	Kanton Uri (Aft), Schweizerische Bundesbahnen SBB	A																		
Ortszentrum Erstfeld	<p>Kurzbeschreibung Das Ortszentrum zwischen dem Gemeindehaus und dem Bahnhof sowie dem Gebiet westlich der Unterführung Schlossbergstrasse soll baulich verdichtet und aufgewertet werden. Unter Einbezug privater Investoren oder Dritter sollen Nutzungen in den Bereichen Einkaufen, Dienstleistungen und Veranstaltungen entwickelt werden. Dadurch wird das durch die bestehende Erschliessung vorhandene Potential des Gebiets ausgeschöpft.</p>																				
			<p>Massnahme S5.3.2</p> <p>0 25 50 m </p>																		
<p>Ziel und Wirkung Die Massnahme erhöht die Aufenthaltsqualität und den Nutzungsmix im Zentrum von Erstfeld. Dadurch wird die Zentrumsfunktion des Ortskerns gestärkt und das Potential der guten Erschliessung genutzt.</p>																					
<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen «Perspektive Erstfeld» (2020, Gemeinde, Kanton, SBB) – Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum (2022, Gemeinde, Kanton, SBB) – Machbarkeitsstudie Gemeindehausparkplatz und Multimodale Verkehrsdrehscheibe (2025) – Sanierung und Verbreiterung Unterführung Schlossbergstrasse (Gemeinde, SBB) 																					
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)</td> <td style="text-align: right;">2025/2026</td> </tr> <tr> <td>Investorenwettbewerb</td> <td style="text-align: right;">2025/2026</td> </tr> <tr> <td>Studie / Projekt</td> <td style="text-align: right;">2026/2027</td> </tr> <tr> <td>Projektierung</td> <td style="text-align: right;">ca. 2027/2028</td> </tr> <tr> <td>Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone</td> <td style="text-align: right;">Ab 2028</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung / Baubewilligung</td> <td style="text-align: right;">ca. 2029/2030</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td style="text-align: right;">ca. 2029/2030</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Inbetriebnahme</td> <td style="text-align: right;">ca. 2031/2032</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Bemerkungen:</i> Angaben zum Zeitraum beziehen sich auf das Entwicklungsprojekt beim Gemeindehausplatz. Aktuell können noch keine konkreteren Angaben zum westlichen Teil des Projektperimeters gemacht werden</p>				Meilenstein	Zeitraum	Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)	2025/2026	Investorenwettbewerb	2025/2026	Studie / Projekt	2026/2027	Projektierung	ca. 2027/2028	Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone	Ab 2028	Plangenehmigung / Baubewilligung	ca. 2029/2030	Voraussichtlicher Baubeginn	ca. 2029/2030	Voraussichtliche Inbetriebnahme	ca. 2031/2032
Meilenstein	Zeitraum																				
Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)	2025/2026																				
Investorenwettbewerb	2025/2026																				
Studie / Projekt	2026/2027																				
Projektierung	ca. 2027/2028																				
Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone	Ab 2028																				
Plangenehmigung / Baubewilligung	ca. 2029/2030																				
Voraussichtlicher Baubeginn	ca. 2029/2030																				
Voraussichtliche Inbetriebnahme	ca. 2031/2032																				
<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</p> <ul style="list-style-type: none"> – IM5.1: Erstfeld: Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld – GV5.1.2: Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf 																					
<p>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</p>																					

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte (Bahnhof Erstfeld ist Bestandteil der Zentrumsentwicklung)
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belegung – AP URT 4G: Massnahme S4.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belegung Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Strassenraum Gotthardstrasse inkl. Verlegung der Bushaltestellen und Reduktion der Höchstgeschwindigkeit (T30) auf einem Teilbereich – Strassenraum Schlossbergstrasse (Verbreiterung Unterführung Schlossbergstrasse) – Weitere Schlüsselprojekte aus der Zentrumsplanung (Feuerwehrlokal, Umnutzung Gemeindeturnhalle, Weiterentwicklung Schulareal) – Siedlungsleitbild Erstfeld – Biodiversitätskonzept – Revision Nutzungsplanung	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Einzonungen erforderlich. Der Bereich des westlich der Unterführung Schlossbergstrasse liegenden "Trümpiplatz" (heute P+R SBB) soll jedoch von der "Verkehrsfläche innerhalb Bauzone" neu in die Kernzone KA umgezont werden.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Das Ortszentrum von Erstfeld liegt entlang der Kantonsstrasse und nahe an der regionalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Erstfeld mit Güteklasse C. Im Rahmen der Massnahme zur Verkehrsdrehscheibe (vgl. IM5.1) werden die Strassenraumgestaltung und das Temporegime angepasst. Ebenfalls sollen die Bushaltestellen näher an die publikumsintensiven Nutzungen verlegt werden. Mit der Verbreiterung der SBB-Unterführung Schlossbergstrasse (Umsetzung/Inbetriebnahme Sommer 2025) wird zudem die Verbindung des westlichen mit dem östlichen und zentrumsnahen Ortsteil in verkehrlicher und sicherheitsmässiger Hinsicht aufgewertet.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme erfordert eine Abstimmung im Bereich der Lärmschutzgesetzgebung, da zukünftig eine Mischnutzung (öffentliche bzw. publikumsintensive Nutzung, Zentrumsnutzungen, Wohnen) vorgesehen ist. Zusätzlich ist das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen und die Lage an der Kantonsstrasse zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, diese Fragen im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu klären.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Synthesebericht Testplanung – Ergebnisse aus Machbarkeitsstudie (ab 2025)	

	Föderführung	Beteiligte	Priorität 5G											
S5.3.3	Gemeinde Seedorf	Kanton Uri (AfT)	B											
Ortszentrum Seedorf	Kurzbeschreibung Die Zentrumsfunktion des Ortszentrums entlang der Dorfstrasse soll mit der Arealentwicklung «im Zentrum» und der damit verbundenen Verlegung der Gemeindeverwaltung gestärkt werden. Im Rahmen des Siedlungsleitbildes wird die Gemeinde ihre Ziele für die Aufwertung des Zentrums festhalten. Diese sollen zwischen 2028 und 2032 im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens präzisiert und in konkreten Massnahmen ausgearbeitet werden. Eine Umsetzung der Massnahmen ist ab 2032, im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsberuhigung auf der Kantonsstrasse geplant.													
	 <p style="text-align: right;">Massnahme S5.3.3</p> <p style="text-align: right;">0 25 50 m </p>													
	Ziel und Wirkung Die Gemeinde beabsichtigt das Areal im Sinne des Gemeinwohls zeitnah zu entwickeln. Die Lage mitten im Dorfzentrum eignet sich gut für öffentliche Zwecke, beispielsweise durch einen Umzug der Gemeindeverwaltung, zur Schaffung von Wohnraum sowie für Gewerbe- und/oder Dienstleistungsbetriebe.													
	Bisherige Planungsschritte (Planungsstand) <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Studie Dialog Siedlung 2016 – Vertiefung der Studie Dialog Siedlung im Rahmen eines Studierendenprojekts (2024) – Bericht Zentrumsentwicklung Seedorf (2024) – Erarbeitung kommunales Siedlungsleitbild (2024-2025) 													
Weitere Schritte und Meilensteine <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Konzeptstudie</td> <td style="text-align: right;">2024</td> </tr> <tr> <td>kommunales Siedlungsleitbild</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Revision Nutzungsplanung</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td>qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung</td> <td style="text-align: right;">2028-32</td> </tr> <tr> <td>Projektierung und Realisierung</td> <td style="text-align: right;">2032-36</td> </tr> </tbody> </table>			Meilenstein	Zeitraum	Konzeptstudie	2024	kommunales Siedlungsleitbild	2025	Revision Nutzungsplanung	2026	qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung	2028-32	Projektierung und Realisierung	2032-36
Meilenstein	Zeitraum													
Konzeptstudie	2024													
kommunales Siedlungsleitbild	2025													
Revision Nutzungsplanung	2026													
qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung	2028-32													
Projektierung und Realisierung	2032-36													
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) <ul style="list-style-type: none"> – GV5.1.3: Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden / Gander matt – GV5.10: Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse 														

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP (1.1.2025) <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.2.: Siedlungsgestaltung und -erneuerung	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – AP URT 4G: Massnahme S4.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: Verkehrsberuhigung Kantonsstrasse	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Einzonungen, voraussichtlich jedoch Umzonungen erforderlich.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Das Ortszentrum von Seedorf liegt entlang der Kantonsstrasse und in der ÖV-Güteklasse D sowie an der Velohauptroute. Verschiedene Freizeitmöglichkeiten und Naherholungsgebiete sind zu Fuss oder mit dem Velo schnell erreichbar. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung von Seedorf besteht das Ziel einer siedlungsverträglichen Umgestaltung bzw. Aufwertung des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt. In einer ersten Phase ist die Anpassung des Temporegimes auf dem zentralen Abschnitt der Dorfstrasse vorgesehen. Dazu erstellt das Amt für Tiefbau im Rahmen der Verkehrsmassnahme GV5.10 ein Gutachten für eine Temporeduktion auf der Kantonsstrasse.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme erfordert eine Abstimmung im Bereich der Lärmschutzgesetzgebung, da zukünftig eine Mischnutzung (öffentliche bzw. publikumsintensive Nutzung, Zentrumsnutzungen, Wohnen) vorgesehen ist. Zusätzlich ist das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen und die Lage an der Kantonsstrasse zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, diese Fragen im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu klären.	
Dokumente und Daten		
Dokumente		

2.4 S5.4: Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten		S5.4
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinden Altdorf, Schattdorf, Bürglen, Erstfeld, Silenen, Gurnellen	
Beteiligte	Amt für Tiefbau, Amt für Hochbau, Amt für Wirtschaft	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>S5.4: Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten</p> <p>LEGENDE</p> <p>Perimeter Einzelmassnahme</p> <p>Legendeninhalt Teilstrategiekarte</p> <p>S1: Siedlungen qualitativ verdichten Siedlungsentwicklung auf bestehende Blauzonen begrenzen Wohn-, Freizeit- und Aufenthaltsqualität sicherstellen Schlüsselareale entwickeln</p> <p>S2: Siedlungen ökologisch gestalten Siedlungsfreiräume naturnah gestalten und vernetzen Ökologische Siedlungen (Klimaanpassung, Biodiversität) fördern und fordern</p> <p>S3: Ortskerne beleben Zentrumsfunktionen stärken Potenzial der historischen Ortskerne nutzen</p> <p>S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten spezifisch entwickeln</p> <p>Orientierungsinhalt</p> <p>Strassennetz Bahnlinie mit Bahnhof ÖV-Haltestellen</p>		

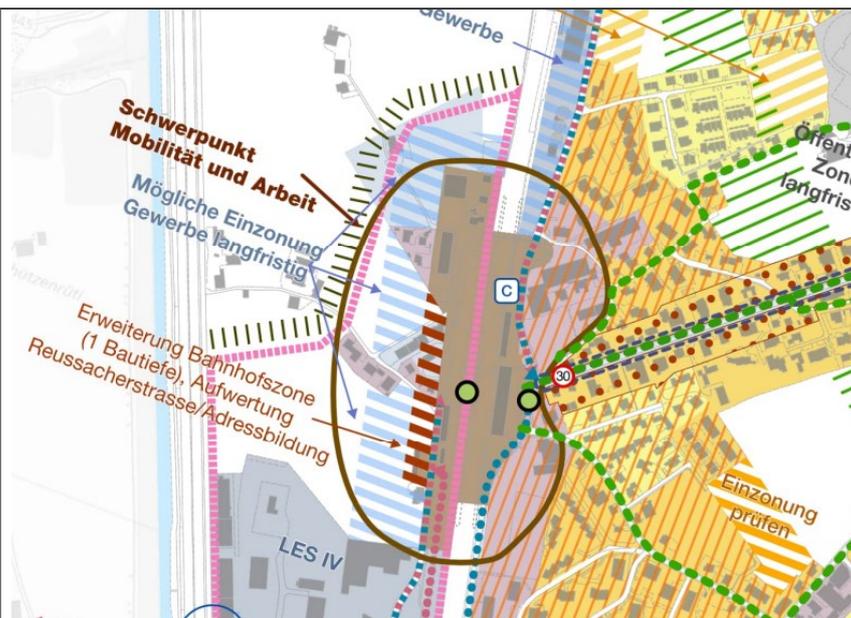
Ausgangslage		
<p>Im Perimeter der Agglomeration Unteres Reusstal befinden sich vier Arbeitsplatzgebiete, welche im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet sind. Diese Arbeitsplatzgebiete weisen ein ähnliches Nutzungsprofil aus. Aufgrund ihrer Charakteristik lassen sich diese Arbeitsplatzgebiete teilweise in kleinere Gebiete differenzieren. Für jedes dieser Teilgebiete gelten unterschiedliche Schwerpunkte und Ziele. Ziel ist es insgesamt, hochwertige, optimal auf den Verkehr abgestimmte Entwicklungsgebiete für die unterschiedlichen Standortprofile gemäss kantonalem Richtplan zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll die Siedlungsökologie und die Aufenthaltsqualität der verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte verbessert werden.</p> <p>Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Sie beinhaltete die Ausarbeitung von Entwicklungskonzepten für die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2023-2026 bezeichnet. Die Massnahme wurde im AP 4G wieder aufgenommen und als Daueraufgabe bezeichnet, da die Umsetzung der Entwicklungskonzepte langfristig erfolgt.</p>		
Inhalt / Konzeption		
<p>Die Massnahme fokussiert sich auf die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und bezeichnet die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte für die jeweiligen Teilgebiete. Die Arbeitsplatzgebiete werden in folgende Teilgebiete unterteilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf 2. ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt 3. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland 4. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG 5. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen 6. ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (1.Etappe) 7. ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (2./3. Etappe) 8. ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg 		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>Die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten wurden bisher unabhängig voneinander entwickelt. Die Arbeitsplatzgebiete Schattdorf / Bürglen, Erstfeld und Amsteg weisen jedoch ein ähnliches Profil auf und grenzen sich bezüglich Nutzungsvorgaben vom Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeitsplatzgebiet Urner Talboden mit der Ausrichtung für innovative, höherwertige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen ab. Die Nutzungsreserven der Arbeitsplatzgebiete Schattdorf/Bürglen, Erstfeld und Amsteg sind in den letzten Jahren zurückgegangen. Folglich besteht Interesse der Standortgemeinden die Entwicklung und Nutzung dieser Arbeitsplatzgebiete zu koordinieren und aufeinander abzustimmen.</p> <p>Die Massnahme hängt zusammen mit der übergeordneten Massnahme Z1 «Koordination AP-Themen im Gemeindeverband». Die Gemeinden haben das Bedürfnis, Themen des Agglomerationsprogramms stärker miteinander zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. In diesem Kontext ist auch die Koordination der verschiedenen Arbeitsplatzgebiete zu sehen.</p>		
ÖV-Güteklasse		
<p>Die Arbeitsplatzgebiete befinden sich in folgenden ÖV-Güteklassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ESP Urner Talboden: B, C, D – ESP Schattdorf/Bürglen, Erstfeld, Amsteg: C, D <p>Es ist davon auszugehen, dass verschiedene Verkehrsmassnahmen (z.B. ÖV 5.3, GV5.2, GV5.4) zur Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte in der 5. Generation eine Verbesserung der ÖV-Güteklassen der Arbeitsplatzgebiete bewirken wird.</p>		
	<u>2025</u>	<u>2040</u>
ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof	C	C
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	D	C/D (neue Haltestelle)
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland	C	C
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG	D	D
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen	C/D	C (neue Haltestelle)
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (2./3. Etappe)	C/D	C (neue / verschobene Haltestelle)
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg	C/D	C/D
Nutzungsarten		
<p>Die zukünftigen Nutzungsarten der Entwicklungsschwerpunkte zeigt sich anhand der bestehenden beziehungsweise noch zu erarbeitenden Entwicklungskonzepte und richten sich nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans (siehe Kapitel 4.3).</p>		

Anzahl Beschäftigte		
	<u>2025</u>	<u>2040 (Schätzung Verkehrsmodell)</u>
ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof	340	500
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	30	1'200
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland	300	300
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG	120	125
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen	1'800	2'000
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld	300	800
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg	170	200
Abstimmung Verkehr und Siedlung		
Siehe Teilmassnahmen		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme trägt zur Profilierung der verschiedenen Arbeitsplatzgebiete bei und bildet die Grundlage für die koordinierte Weiterentwicklung und Schärfung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten. Dies fördert die Attraktivität der einzelnen Arbeitsplatzgebiete und trägt zum Zielbild eines regionalen Arbeitsplatzgebietes bei.		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – S 4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Arbeitsplatzgebiete aufeinander abstimmen und profilieren		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern		
WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Konzentration von verkehrsintensivem Gewerbe an gut ans übergeordnete Strassennetz angebundenen Standorten, wird ein effizienter Wirtschaftsverkehr gewährleistet, während die Siedlungsgebiete vom Wirtschaftsverkehr entlastet werden.		
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
– WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut oder sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen durch Konkretisierung der Vorgaben zur Entwicklung der Gebiete. Verringerung Einzonungsdruck durch Konzentration der Entwicklung in ESP.		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
– WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch die Konzentration von verkehrsintensivem Gewerbe an gut ans übergeordnete Strassennetz angebundenen Standorten, wird ein effizienter Wirtschaftsverkehr gewährleistet. Dies trägt zur Verbesserung der Luftqualität und Lärmbelastung im Siedlungsgebiet bei.		
– WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF.		

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
Übersicht Teilmassnahmen			
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung
ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf	S5.4.1	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	S5.4.2	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland	S5.4.3	Eigenleistung	Gemeinde Bürglen
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG	S5.4.4	Eigenleistung	Gemeinde Schattdorf
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen	S5.4.5	Eigenleistung	Gemeinde Schattdorf
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (1. Etappe)	S5.4.6	A	Gemeinde Erstfeld
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (2. / 3. Etappe)	S5.4.7	B	Gemeinde Erstfeld
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg	S5.4.8	Eigenleistung	Gemeinde Silenen

S5.4.1	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (AfT, AWöV)	Eigenleistung
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Das Gebiet am Kantonsbahnhof soll auf beiden Seiten der Gleise als moderner Zentrumsraum mit hoher städtebaulicher Qualität und eigener Identität entwickelt werden. Die ausgezeichnete Erschliessung des Gebiets hinsichtlich öffentlicher Verkehr sowie Versorgung wird ausgenutzt. In einem Raum- und Nutzungskonzept Bahnhof West ist ein räumlich schlüssiger Siedlungsrand festzulegen, welcher auch die Arrondierung der Gewerbezone Ey umfasst. Die erste Bautiefe entlang der Reussacherstrasse ist der Bahnhofzone zuzuweisen und entsprechend zu entwickeln. Die Strassenerschliessung ab Industriestrasse zum Bahnhof ist zu überprüfen.</p>			
			
<p>Massnahme S5.4.1</p> <p>0 50 100 m </p>			



Ausschnitt Entwurf Siedlungsleitbild Altdorf (2024).

Ziel und Wirkung

Durch die Arrondierung der Gewerbezone Ey und die Erweiterung der Bahnhofszone sowie die Adressbildung entlang der Reussacherstrasse wird das Bahnhofsareal zu einem zentralen Ort der Agglomeration mit hoher städtebaulicher Qualität weiterentwickelt. Das Entwicklungspotential dieses sehr gut erschlossenen Gebiets wird dadurch ausgeschöpft.

Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)

- Quartierrichtplan Bahnhof (2013)
- QGP Strickermatte 2019
- Eröffnung Kantonsbahnhof (2021/2022)
- Siedlungsleitbild Altdorf (2025)

Weitere Schritte und Meilensteine

Meilenstein	Zeitraum
Siedlungsleitbild	2025
Raum- und Nutzungskonzept	2026-2027
Teilrevision Nutzungsplanung	2028

Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)

- GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte

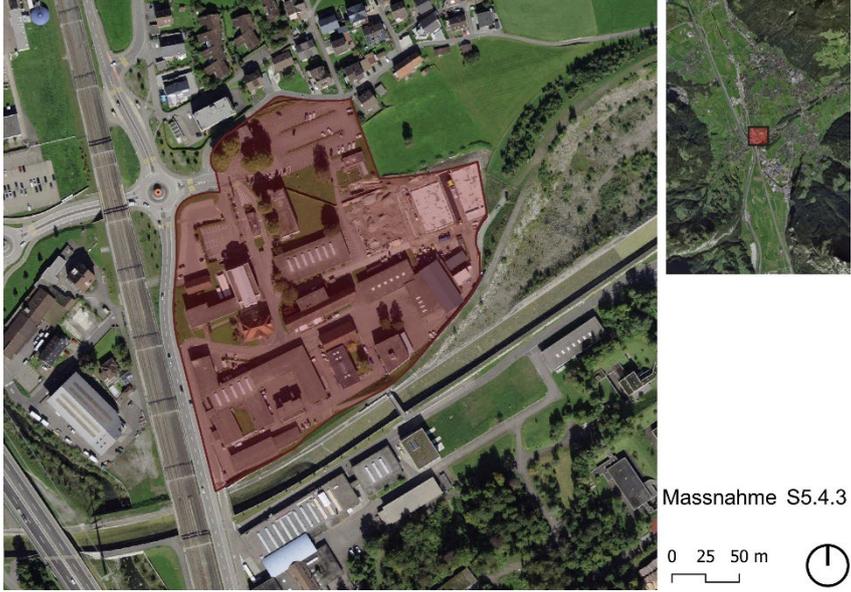
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.3-4: Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.2.1: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.5.1: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: FV4.2.1: Reussacherstrasse, Altdorf: Umgestaltung und Erstellung Fuss-/Velo-weg Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Entwicklung Werkmatt, Altdorf – Aufwertung Bahnhofsareal – Bauliche Entwicklung auf Parzelle Nr. 1120 (Wohnbaugenossenschaft Bundespersonal) – Entwicklung Industrie Kornrütli	

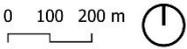
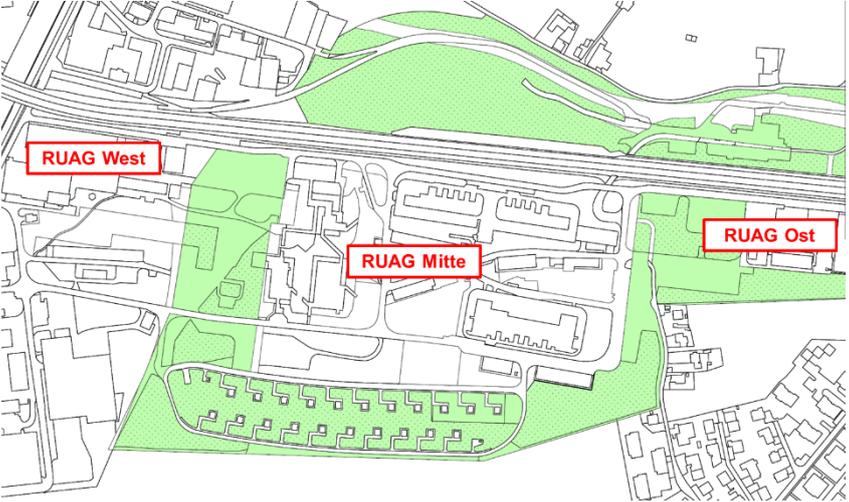
	– Umgestaltung Reussacherstrasse
Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme werden auf dem Areal Bahnhof West Gewerbezone arrondiert Zudem ist westlich der Reussacherstrasse eine Erweiterung der Bahnhofszone geplant. Gemäss ersten Schätzungen werden dazu rund 0.8 ha Bauzone (Gewerbezone) arrondiert sowie 0.6 ha (Bahnhofszone) neu eingezont.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme wird zu einer Verkehrszunahme im Gebiet führen. Ein Grossteil davon soll über den ÖV abgewickelt werden, da die ÖV-Erschliessung an der zentralen Verkehrsdrehscheibe sehr gut ist. Das Gebiet ist gut mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen und Einkaufsmöglichkeiten sowie Dienstleistungen befinden sich in unmittelbarer Nähe beim Bahnhof. Weitere Zufahrtsstrecken auf Velorouten werden im B-Horizont realisiert (vgl. FV5.1).
Umweltverträglichkeit	Die Umweltverträglichkeit der Einzonungen und des induzierten Verkehrs muss im Rahmen eines Entwicklungskonzepts geprüft werden.
Dokumente und Daten	
Dokumente	– Siedlungsleitbild Altdorf (2025)

	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
<p>S5.4.2</p>	<p>Kanton Uri (AWöV)</p>	<p>Kanton Uri (AfT), Gemeinde Altdorf</p>	<p>Eigenleistung</p>
<p>ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt</p>	<p>Kurzbeschreibung Der Bereich Werkmatt umfasst das Gebiet südwestlich des Kantonsbahnhofs und ist ebenfalls Teil des ESP Urner Talboden. Es ist eine der wenigen verbleibenden grossen Gewerbelandreserven im Urner Talboden. Das Gebiet soll etappenweise zu einem dicht genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Die Entwicklung der Baufelder erfolgt laufend. 2026 erfolgt der Baustart für die Baufelder 9 und 13 (Hotel, Restaurant, Fitnesscenter, Kulturräume, Einkaufsmöglichkeiten und Co-Working-Spaces). Mit der Umsetzung der Erschliessungsetappe 2A als Eigenleistung schafft der Kanton Uri die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Baufelder auf der Werkmatt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="472 584 1129 1178"> </div> <div data-bbox="1134 584 1321 864"> </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>Massnahme S5.4.2</p> <p>0 50 100 m </p> </div> <div data-bbox="472 1211 1321 1933" style="margin-top: 10px;"> </div> <p><i>Ausschnitt Entwurf Siedlungsleitbild Altdorf (2024).</i></p> <p>Ziel und Wirkung Durch die Massnahme soll das Potential der grossen Gewerbelandreserve und dessen gute Erschliessung über den Kantonsbahnhof und das übergeordnete Strassennetz ausgeschöpft</p>		

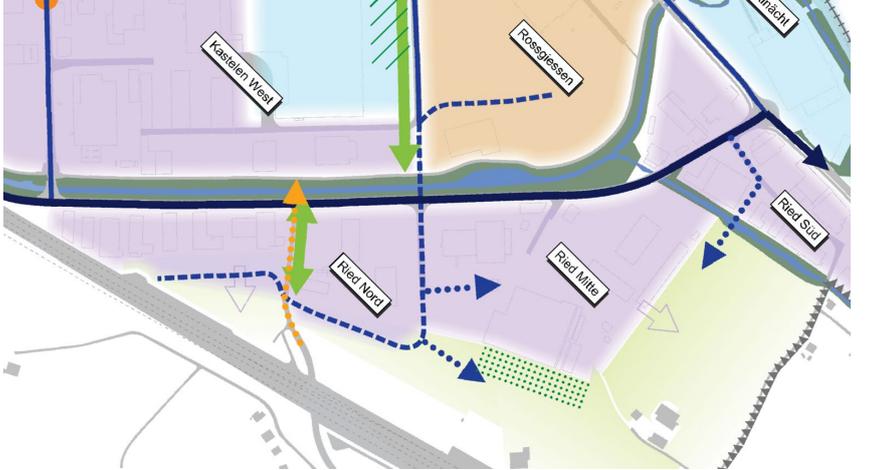
	<p>werden. Die Gemeinde Altdorf und die Agglomeration Unteres Reusstal werden zu einem attraktiven Standort für innovative Betriebe und Einrichtungen.</p> <p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – QGP Eyschachen (2014) – Erstellung Eyschachenstrasse – Ansiedlung erster Gewerbebetriebe – Projektstudien Baufelder 15 a/b und G11 – Erarbeitung Siedungsleitbild Altdorf (2024) <p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Baustart Erschliessungsetappe 2A</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Baustart Baufelder 9 und 13</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td>Baustart Parkhaus P1</td> <td style="text-align: right;">Ab 2027</td> </tr> <tr> <td>Baustart Baufelder G11 und 15 a/b</td> <td style="text-align: right;">Ab 2027</td> </tr> </tbody> </table> <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</p> <ul style="list-style-type: none"> – GV5.7 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt 2A – GV5.2: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B – GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte 		Meilenstein	Zeitraum	Baustart Erschliessungsetappe 2A	2025	Baustart Baufelder 9 und 13	2026	Baustart Parkhaus P1	Ab 2027	Baustart Baufelder G11 und 15 a/b	Ab 2027
Meilenstein	Zeitraum											
Baustart Erschliessungsetappe 2A	2025											
Baustart Baufelder 9 und 13	2026											
Baustart Parkhaus P1	Ab 2027											
Baustart Baufelder G11 und 15 a/b	Ab 2027											
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen												
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)										
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung										
<p>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: Abstimmungsanweisung 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden</p>												
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP URT 3G: S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.2.1: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.5.2: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung Kantonsbahnhof, Altdorf – QGP Eyschachen 											
Flächenbeanspruchung	<p>Die Massnahme führt zu keinen Einzonungen, da die Flächen in der Werkmatt bereits der Industriezone zugewiesen sind.</p>											
Abstimmung Verkehr und Siedlung	<p>Durch die Neuansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben ist mit einer starken Zunahme der Arbeitsplätze zu rechnen, was zu induziertem Verkehr führen wird. Durch die Nähe zum Kantonsbahnhof ist die ÖV-Erschliessung der Werkmatt gut. Im Gebiet soll eine Begegnungszone entstehen (vgl. GV 5.2) mit direktem Anschluss an den Tellbus von/nach Luzern sowie den Winkelriedbus von/nach Stans. Zudem kann der Strassenverkehr aufgrund der Nähe zur Industriestrasse und dem Autobahnanschluss schnell aufs übergeordnete Strassennetz abgeführt werden. Der Kanton als Grundeigentümer erarbeitet zurzeit ein Rahmenmobilitätskonzept für die Werkmatt (vgl. GV5.12). Darin wird untersucht, inwieweit eine Reduktion der Anzahl Pflichtabstellplätze unter Berücksichtigung der spezifischen Standortvoraussetzungen möglich ist und welche lenkungswirkenden Massnahmen damit verbunden wären. Dies mit dem Ziel, dass Kanton und Gemeinde für die Beurteilung von nachfolgenden Projekten eine begleitende Basis haben. Für das Projekt Innovationspark wurde zudem gleichzeitig ein Mobilitätskonzept erarbeitet.</p>											
Umweltverträglichkeit	<p>Die Massnahme wird zu einem Anstieg der Emissionen auf der Werkmatt führen. In der Bauordnung von Altdorf ist festgehalten, dass im südlichen Teil der Werkmatt keine Betriebe mit grossen Emissionen zulässig sind. Konkrete Bauprojekte müssen darum auf ihre Umweltverträglichkeit hin geprüft werden.</p>											
Dokumente und Daten												
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Rahmenmobilitätskonzept Werkmatt Uri – Mobilitätskonzept Innovationspark 											

S5.4.3 ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (AfT, AWöV)	Eigenleistung
	Kurzbeschreibung		
	Das Neuland-Areal in der Gemeinde Bürglen, welches Teil des ESP Arbeitsplatzgebiets Schattdorf / Bürglen ist, soll in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden. Die Erschliessung des Areals ist aufgrund dessen Lage an einer kantonalen Veloroute, der direkten Anbindung an die WOV sowie der nah gelegenen ÖV-Haltestelle gut und eine Weiterentwicklung des Areals ist daher angezeigt. Geplant sind industrielle und gewerbliche Nutzungen auf dem Areal. Massnahmen zur Weiterentwicklung des Gebiets sollen im Rahmen des Siedlungsleitbildes skizziert werden. Dieses wird bis 2025/2026 verabschiedet. Darin wird auch die Abstimmung zwischen dem Neuland-Areal und der nördlich gelegenen Wohnzone thematisiert.		
	 <p>Massnahme S5.4.3</p>		
	Ziel und Wirkung		
	Mit der Massnahme soll das Potential des Neuland-Areals als Teil des ESP Arbeitsplatzgebiets Schattdorf / Bürglen ausgeschöpft werden.		
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)			
– Erarbeitung Siedlungsleitbild Bürglen (2025)			
Weitere Schritte und Meilensteine			
Meilenstein	Zeitraum		
Erarbeitung Siedlungsleitbild	2025		
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)			
– GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte – S5.4.4: ESP Schattdorf / Bürglen, RUAG-Areal			
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)	
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:			
Abstimmungsanweisung 4.3-4: Entwicklungsschwerpunkt Schattdorf / Bürglen			
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:		
	– AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte		
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:			
– Autobahnhalbinschluss A2 Altdorf Süd			
Flächenbeanspruchung	Es ist vorgesehen, die Flächen der Mischzone (Wohn- und Gewerbezone) auf dem Areal in die Industriezone umzuzonen.		

Abstimmung Verkehr und Siedlung	Mit der Nähe zur WOV und zum zukünftigen Halbanschluss Altdorf Süd ist das Areal Neuland gut ans übergeordnete Strassennetz angeschlossen. Ergänzt wird die gute Erschliessung durch die Lage an einer kantonalen Veloroute und die nahe gelegene Bushaltestelle «Ruberst» (Güteklasse C). Die konkreten Auswirkungen der Massnahme auf den Verkehr muss im Rahmen einer Studie oder eines Konzepts thematisiert werden.
Umweltverträglichkeit	Die Auswirkungen der Massnahme auf die Umwelt muss im Rahmen einer Studie oder eines Konzepts thematisiert werden.

	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
<p>S5.4.4</p>	<p>Gemeinden Schattdorf und Bürglen</p>	<p>Kanton Uri (AfT, AfWöV), RUAG</p>	<p>Eigenleistung</p>
<p>ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG</p>	<p>Kurzbeschreibung Die Ost-West-Verbindung befindet sich aktuell im Bau und wird 2025 eröffnet. Die RUAG entwickelt das Gewerbe- und Industriegebiet weiter. Potenzial besteht für die Naherholung, die ökologische Vernetzung sowie Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Für die WOV mussten zudem ganz konkret Ersatzflächen für die Waldrodung gefunden werden. Auf Basis der Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald (2017) sind folgende Nutzungen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – RUAG West: Entwicklung Gewerbe- und Industrieareal unter Berücksichtigung von mehreren ökologischen Vernetzungsachsen – RUAG Mitte: Neuordnung Wald und Industriezone – RUAG Ost: Naherholung (Waldareal) <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-end;"> <div data-bbox="472 577 1126 1169">  </div> <div data-bbox="1134 577 1321 855">  </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>Massnahme S5.4.4</p>  </div> <div data-bbox="472 1178 1321 1680">  </div> <p><i>Ausschnitt Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf (2024).</i></p>		
	<p>Ziel und Wirkung Die Massnahme ermöglicht eine mittel- bis langfristige Neuordnung der Industriezone und des Schächenwaldes. Das Industriegebiet kann dadurch weiterentwickelt und punktuell verdichtet werden. Gleichzeitig wird die ökologische Vernetzung im Urner Talboden zwischen der Schächenmündung im Westen und den Landwirtschaftsflächen im Osten verbessert. Im Osten des Areals entstehen durch die Massnahme Naherholungsräume in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet.</p>		

	Bisherige Planungsschritte (Planungsstand) <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald (2017) – Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen (2019) – Teilrevision Nutzungsplanung Gemeinde Schattdorf mit Quartierplanpflicht RUAG West (2024) 									
	Weitere Schritte und Meilensteine <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inbetriebnahme WOV</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Quartierplan RUAG West</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td>Siedlungsleitbild Schattdorf</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> </tbody> </table>		Meilenstein	Zeitraum	Inbetriebnahme WOV	2025	Quartierplan RUAG West	2026	Siedlungsleitbild Schattdorf	2026
Meilenstein	Zeitraum									
Inbetriebnahme WOV	2025									
Quartierplan RUAG West	2026									
Siedlungsleitbild Schattdorf	2026									
	Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) <ul style="list-style-type: none"> – GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte – L5.4: Siedlungsrand- und Grüngürtelgestaltung 									
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen										
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)								
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung								
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmungsanweisung 4.3-4 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen 									
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: <ul style="list-style-type: none"> – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsleitbild Bürglen (in Erarbeitung) – Siedlungsleitbild Schattdorf (Start 2025) – Quartierplan Areal RUAG West (Start 2025) 									
Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme sind keine Einzonungen vorgesehen. Insbesondere im Gebiet RUAG Mitte erfolgt eine Entflechtung der bestehenden Wald- und Industrieflächen.									
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Mit der Planungsmassnahme entsteht auf dem Gemeindegebiet von Schattdorf ein in sich geschlossenes Industrieareal. Die MIV-Anbindung erfolgt über die Rynächt-/Umfahrungsstrasse (Knoten Kastelen), nach Realisierung des Knoten Rossgiessen getrennt vom Verkehr zu den verkehrsintensiven Einrichtungen am Rossgiessen (vgl. GV5.3). Der strassengebundene Verkehr kann dadurch schnell aufs übergeordnete Strassennetz abgeführt werden. Die Eröffnung der WOV im August 2025 verbessert diesen Anschluss zusätzlich, wodurch die Siedlungsgebiete vom Gewerbeverkehr entlastet werden sollten. Das Gebiet wird zusätzlich durch zwei kantonale Velohaupttrouten über die Gotthardstrasse und die Umfahrungsstrasse erschlossen. Eine Nebenroute quert das Gebiet von Ost nach West.									
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme stärkt die ökologische Vernetzung im Urner Talboden und sorgt langfristig für ein zusammenhängendes Waldgebiet im Urner Talboden.									
Dokumente und Daten										
Dokumente										

	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
S5.4.5	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (AfT, AfWöV)	Eigenleistung
<p>ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen</p>	<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Im Gewerbegebiet Ried sind verschiedene Gewerbebetriebe, Bus- und Werkhof sowie ein Gärtnereibetrieb angesiedelt. Insbesondere die bestehenden Gewerbebetriebe entlang der Umfahrungsstrasse haben Bedarf ihren Betrieb in Richtung Bahntrasse zu erweitern. Bis jetzt erfolgt die Erschliessung dieser Betriebe direkt ab der Umfahrungsstrasse. Eine Erweiterung dieser Betriebe ist jedoch nur möglich, wenn die Erschliessung zukünftig rückwärtig erfolgt und damit die heute noch bestehenden Zufahrten direkt ab der Umfahrungsstrasse aufgehoben werden können. Die Gemeinde plant, die rückwärtige Erschliessung als Eigenleistung umzusetzen.</p> <p>Im Gebiet Rossgiessen sind die bestehenden Betriebe inklusive Einkaufszentrum verkehrstechnisch nicht optimal erschlossen. Das Gebiet ist der einzige Standort im Kanton, an dem verkehrsentensive Nutzungen gemäss Richtplan zugelassen sind. Für die weitere Entwicklung des Gebietes und die Nutzung des vorhandenen Potentials ist es darum wichtig, dass eine direkte Anbindung an die Umfahrungsstrasse und damit an das übergeordnete Strassennetz ermöglicht wird. So wird gleichzeitig das Siedlungsgebiet von Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Der Knoten Rossgiessen bildet der zentrale Durchstosspunkt für die rückwärtige Erschliessung und die direkte Erschliessung des Gebietes Rossgiessen. Die weitere Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes im Ried und Rossgiessen ist somit unmittelbar an den Knoten Rossgiessen und die rückwärtige Erschliessung gekoppelt.</p>		
 <p>Massnahme S5.4.5 0 50 100 m</p>			
			
<p>Abbildung 2-1: Ausschnitt Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen.</p>			
<p>Ziel und Wirkung</p> <p>Die Realisierung des Knotens Rossgiessen ermöglicht ein internes Wachstum der Gewerbebetriebe im Gebiet Ried und eine optimale Erschliessung der verkehrsentensiven Einrichtungen im Gebiet Rossgiessen. Die Massnahme ermöglicht die Entwicklung der noch vorhandenen Baulandreserven im Sinne des kantonalen Richtplans und des Entwicklungskonzeptes ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen.</p>			

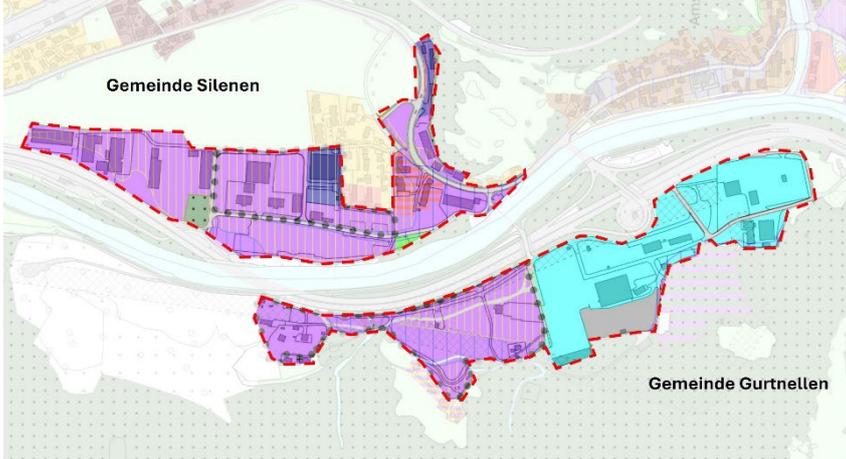
<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsleitbild Schattdorf (2016) – Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen (2019) – Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf (2022 und 2024) – Bericht Vorstudie «Knoten Rossgiessen» (2024) 									
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inbetriebnahme WOV</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Siedlungsleitbild Schattdorf</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td>Baustart rückwärtige Erschliessung Ried</td> <td style="text-align: right;">2028</td> </tr> </tbody> </table>		Meilenstein	Zeitraum	Inbetriebnahme WOV	2025	Siedlungsleitbild Schattdorf	2026	Baustart rückwärtige Erschliessung Ried	2028
Meilenstein	Zeitraum								
Inbetriebnahme WOV	2025								
Siedlungsleitbild Schattdorf	2026								
Baustart rückwärtige Erschliessung Ried	2028								
<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</p> <p>GV5.3: Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen GV5.8: Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte ÖV5.3: Schattdorf: Bushaltestelle Ried</p>									
<p>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</p>									
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>								
	<p>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.3-4 Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen</p>								
<p>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</p>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G S4.2.4: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Siedlungsleitbild Schattdorf (Start 2025)</p>								
<p>Flächenbeanspruchung</p>	<p>Mit der Erweiterung der Gewerbezone im Gebiet Ried Nord (Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf 2022) und der Sondernutzungszone Gartenbau (Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf 2024) wurden die planerischen Voraussetzungen für die Entwicklung der ansässigen Gewerbegebiete geschaffen. Weitere Einzonungen sind kurz- bis mittelfristig nicht vorgesehen.</p>								
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>Die Massnahme führt aufgrund der erhöhten Nutzungsintensität zu einer Verkehrszunahme. Durch die Verkehrsmassnahme Knoten Rossgiessen (GV5.2) sowie des Ried (GV5.8) wird die Gesamterschliessung des Gebiets verbessert. Der strassengebundene Verkehr kann schnell aufs übergeordnete Strassennetz (WOV, Halbanschluss) geführt werden. Die ÖV-Erschliessung wird verbessert und eine Netzlücke im kantonalen Wegnetz geschlossen. Dies sind wichtige Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung des ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen.</p>								
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Die Massnahme führt voraussichtlich zu keiner Veränderung der Umweltverträglichkeit der bestehenden und zukünftigen Nutzungen. Sollte sich zusätzliches Gewerbe mit grossen Emissionen im Gebiet ansiedeln, ist dessen Umweltverträglichkeit im Rahmen konkreter Projekte.</p>								
<p>Dokumente und Daten</p>									
<p>Dokumente</p>	<p>–</p>								

S5.4.6	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Erstfeld	Kanton Uri (ARE)	A
ESP Arbeits- platzgebiet Erst- feld (1. Etappe)	Kurzbeschreibung		
	<p>Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Gygen zu entwickeln. Dieser ist historisch gewachsen und weist heute eine wenig kompakte Struktur auf. Das Gebiet soll nun verdichtet werden und insbesondere für lokal ansässige Betriebe im zweiten Sektor neue Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten an gut erschlossener Lage schaffen. Zusammen mit der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden hierfür die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird die Nutzungsplanung im Gebiet vereinheitlicht.</p> <p>Die Entwicklung des Gebietes Gygen erfolgt strukturiert in drei Etappen. Die erforderlichen Einzonungen für die erste Etappe (26'600 m²) können zusammen mit der anstehenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen. Die erste Etappe baut stark auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur auf und kann zeitnah ohne einen massgeblichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Die Baureife der ersten Etappe soll dadurch ab 2028 erreicht werden. Für die zweite und dritte Etappe besteht eine separate Teilmassnahme (vgl. Teilmassnahme S5.4.7).</p>		
 <p style="text-align: right;">Massnahme S5.4.6</p>			
Ziel und Wirkung			
<p>Durch die Entwicklung des ESP Gygen wird dessen Potential ausgeschöpft und in Erstfeld entsteht ein attraktives und gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet. Dies soll insbesondere dem lokalen Gewerbe neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Die Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets ist gut auf die weiteren Arbeitsplatzgebiete in Amsteg und Schattdorf/Bürglen abgestimmt.</p>			
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)			
<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung politisches Leitbild (2023) – Entwicklungskonzept Gygen (2024/25) – Siedlungsleitbild Erstfeld (2024/25) 			
Weitere Schritte und Meilensteine			
Meilenstein			Zeitraum
Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen			2025-28
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen			ca. 2033
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen			ca. 2040
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)			
<ul style="list-style-type: none"> – GV5.4: Erstfeld: ESP Gygen – GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte 			

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP (1.1.2025) <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.3-5: Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.4: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Umgestaltung Koten Breitlistrasse/A2-Zubringer und Ergänzung Veloweg (Zuständigkeit ASTRA) – Sanierung Erhöhung der ÖV-Güteklasse (von bisher nicht erschlossenen Gebieten) durch Schaffung neuer und Verschiebung bestehender Bus-Haltestellen. – Prüfung Anschluss Bahn/Güterbahnhof – Umlagerung FFF	
Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme sind Einzonungen erforderlich. Nebst dem Anstreben, die bisher unterschiedlichen Gewerbezone in einer einheitlichen Gewerbezone zu vereinen und allenfalls bestehende Gewerbezone in Industriezone umzuzonen, sind nachstehende Einzonungen vorgesehen. 1. Etappe: ca. 26'600m ²	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Mit der Entwicklung des Gebietes wird sich die Anzahl an im Gygen arbeitenden Personen und dadurch auch der induzierte Verkehr massgeblich erhöhen. Durch die Lage in der Nähe des Autobahnanschlusses kann der Gewerbeverkehr schnell aufs übergeordnete Strassennetz geführt werden, das Siedlungsgebiet wird dadurch nicht betroffen. In einer späteren Etappe wird durch die Verkehrsmassnahme ESP Gygen (vgl. GV5.4) die Erschliessung durch den ÖV und den Langsamverkehr deutlich verbessert. Dadurch wird die Erreichbarkeit des ESP für Bewohner der Gemeinden Erstfeld, Schattdorf oder Silenen gesteigert.	
Umweltverträglichkeit	Je nach Nutzungsart und Ausmass des anzusiedelnden Betriebes kann eine UVP notwendig sein. Durch die Entwicklung des Areals werden mit der ersten Etappe rund 27'000 Quadratmeter Fruchtfolgeflächen beansprucht. Die Gemeinde Erstfeld hat entsprechende Kompensationsflächen bereits definiert. Eine flächengleiche Kompensation der Fruchtfolgeflächen ist somit gesichert.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Bericht Entwicklungskonzept ESP Gygen 2024/25 – Siedlungsleitbild 2024/25	

<p>S5.4.7</p> <p>ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (2./3. Etappe)</p>	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G								
	Gemeinde Erstfeld	Kanton Uri (ARE)	B								
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Gygen zu entwickeln. Dieser ist historisch gewachsen und weist heute eine wenig kompakte Struktur auf. Das Gebiet soll nun verdichtet werden und insbesondere für lokal ansässige Betriebe im zweiten Sektor neue Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten an gut erschlossener Lage schaffen. Zusammen mit der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden hierfür die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird die Nutzungsplanung im Gebiet vereinheitlicht.</p> <p>Die Entwicklung des Gebietes Gygen erfolgt strukturiert in drei Etappen. Die zweite und dritte Etappe wird ab 2033, respektive ca. ab 2040 umgesetzt. Für diese zwei Etappen werden insgesamt rund 60'000 m² neu eingezont. Im Gegensatz zur ersten Etappe ist für die Umsetzung der zweiten und dritten Etappe ein Um- und Ausbau der Strasseninfrastruktur zwingend erforderlich. Ansonsten können gewisse Teilflächen der jeweiligen Etappen nicht zweckmässig erschlossen und entwickelt werden. Neben der Erschliessung der Bauparzellen sind Anpassungen an die verkehrliche Grundinfrastruktur des Gebietes vorzunehmen. In diesem Zusammenhang wird nicht nur die Erschliessung für den Gewerbeverkehr, sondern auch für den ÖV und den Langsamverkehr überarbeitet und verbessert,</p>											
 <p>Massnahme S5.4.7</p>											
<p>Ziel und Wirkung</p> <p>Durch die Entwicklung des ESP Gygen wird dessen Potential ausgeschöpft und in Erstfeld entsteht ein attraktives und gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet. Dies soll insbesondere dem lokalen Gewerbe neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Die Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets ist gut auf die weiteren Arbeitsplatzgebiete in Amsteg und Schattdorf/Bürglen abgestimmt.</p>											
<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung politisches Leitbild (2023) - Entwicklungskonzept Gygen (2024/25) - Siedlungsleitbild Erstfeld (2024/25) 											
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: left;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen</td> <td>2025-28</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen</td> <td>ca. 2033</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen</td> <td>ca. 2040</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen	2025-28	Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen	ca. 2033	Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen	ca. 2040
Meilenstein	Zeitraum										
Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen	2025-28										
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen	ca. 2033										
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen	ca. 2040										
<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</p> <ul style="list-style-type: none"> - GV5.4: Erstfeld: ESP Gygen - GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte 											

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP (1.1.2025) <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: Abstimmungsanweisung 4.3-5: Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.4: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Umgestaltung Koten Breitlistrasse/A2-Zubringer und Ergänzung Veloweg (Zuständigkeit ASTRA) – Sanierung Erhöhung der ÖV-Güteklasse (von bisher nicht erschlossenen Gebieten) durch Schaffung neuer und Verschiebung bestehender Bus-Haltestellen. – Prüfung Anschluss Bahn/Güterbahnhof – Umlagerung FFF	
Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme sind Einzonungen erforderlich. Nebst dem Anstreben, die bisher unterschiedlichen Gewerbebezonen in einer einheitlichen Gewerbezone zu vereinen und allenfalls bestehende Gewerbebezonen in Industriezonen umzuzonen, sind nachstehende Einzonungen vorgesehen. 2. Etappe: ca. 7'000m ² 3. Etappe: ca. 52'500m ²	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Mit der Entwicklung des Gebietes wird sich die Anzahl an im Gygen arbeitenden Personen und dadurch auch der induzierte Verkehr massgeblich erhöhen. Die zweite und dritte Etappe der Entwicklung des ESP wird die bestehende Verkehrsinfrastruktur deutlich verändern. Durch die Verkehrsmassnahme ESP Gygen die Erschliessung durch den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert. Dadurch wird die Erreichbarkeit des ESP für Bewohner der Gemeinden Erstfeld, Schattdorf oder Silenen gesteigert. Weiter wird die interne Erschliessung des Areals optimiert und sichergestellt, dass der Werkverkehr schnell aufs übergeordnete Strassennetz abfliessen kann. Dadurch sollen negative Auswirkungen der Massnahme aufs Siedlungsgebiet von Erstfeld und Schattdorf verhindert werden.	
Umweltverträglichkeit	Je nach Nutzungsart und Ausmass des anzusiedelnden Betriebes kann eine UVP notwendig sein. Durch die Entwicklung des Areals werden mit der zweiten und dritten Etappe rund 60'000 Quadratmeter Fruchtfolgefleichen beansprucht. Die Gemeinde Erstfeld hat entsprechende Kompensationsflächen bereits definiert. Insgesamt stehen 107'300 Quadratmeter Land zur Verfügung. Eine flächengleiche Kompensation der Fruchtfolgefleichen ist somit gesichert.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Bericht Entwicklungskonzept ESP Gygen 2024/25 – Siedlungsleitbild 2024/25	

	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
S5.4.8	Gemeinde Silenen	Gemeinde Gurtellen, Kanton Uri (ARE, AfT, AfWöV)	Eigenleistung
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg	<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Das Arbeitsplatzgebiet Amsteg stellt aufgrund seiner Lage einen auf das Obere Reusstal und das Urserntal orientierten Entwicklungsschwerpunkt für Industrie und Gewerbe dar. Die Erschliessung in der Nähe des Autobahnanschlusses sowie mit ÖV-Gütekategorie C ist für ein Arbeitsplatzgebiet ideal. Das Gebiet ist bereits heute weitgehend gewerblich genutzt. Im östlichen Teil (Grund) auf Gemeindegebiet Silenen bestehen erschlossene Entwicklungsreserven, welche für gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind.</p> <p>Im westlichen Teil auf Gemeindegebiet Gurtellen (Gebiet Plattischachen) sind ebenfalls grosse Entwicklungsreserven vorhanden. Diese sind heute jedoch bereits durch gewerbliche Nutzungen belegt.</p> <p>Im Rahmen der Überarbeitung des kommunalen Siedlungsleitbilds soll geklärt werden, wie und zu welchem Zeitpunkt die bestehenden Nutzungsreserven mobilisiert werden können.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="470 638 1125 1232">  </div> <div data-bbox="1133 638 1316 918">  </div> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>Massnahme S5.4.8</p> <p>0 150 300 m </p> </div> <div data-bbox="470 1243 1316 1702">  </div>		
	<p>Ziel und Wirkung</p> <p>Durch die Weiterentwicklung des Gebiets wird das Potential des gut erschlossenen ESP Arbeitsplatzgebiets Amsteg ausgeschöpft. In Abstimmung mit den Arbeitsplatzgebieten Schattdorf/Bürglen und Erstfeld wird der ESP Amsteg profiliert.</p>		
	<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Revision Bau- und Zonenordnung (2015) – Erarbeitung QGP Grund, Amsteg (2016) – Entwicklungsstudie Grund, Amsteg (2020) – Teilrevision Nutzungsplanung Grund (2020) – Anpassung Quartiergestaltungsplan Grund (2021) 		

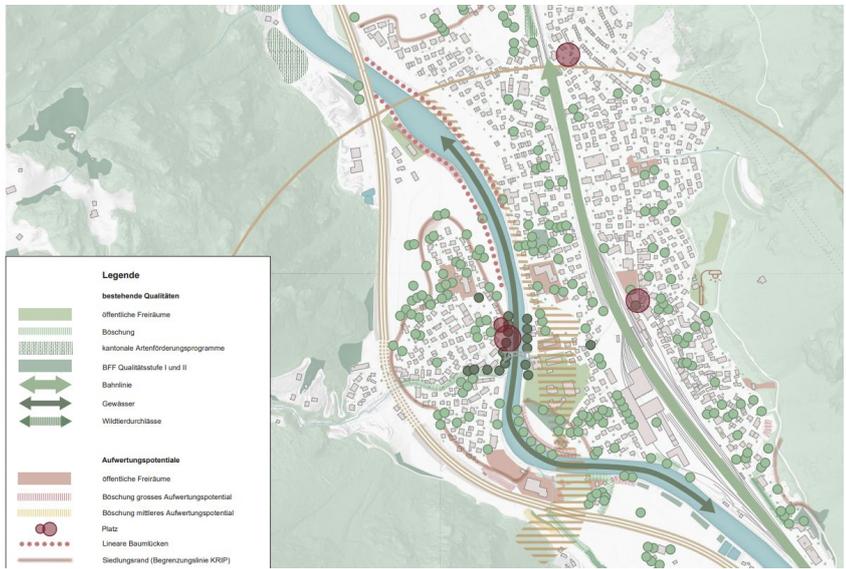
	Weitere Schritte und Meilensteine Meilenstein Überarbeitung Siedlungsleit- bild Zeitraum Ab 2025	
	Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) – IM5.2: Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz – GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte	
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.3-6 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Amsteg	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.7: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Koordination mit der Gemeinde Gurtnellen bei der Überarbeitung der kommunalen Siedlungsleitbilder	
Flächenbeanspruchung	Für die Weiterentwicklung des ESP Arbeitsplatzgebietes Amsteg sind keine zusätzlichen Einzonungen vorgesehen. Die Entwicklung des Gebiets erfolgt im Bestand.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Mit dem Fahrplanwechsel 2021 wurde das Gebiet Grund neu mit dem Bus mit einem Viertelstundentakt erschlossen und weist grösstenteils über Güteklasse C auf. Das östliche Teilgebiet ist über die Grundstrasse und die Gotthardstrasse erschlossen. Der westliche Teil ist ebenfalls über die Gotthardstrasse erschlossen bzw. direkt an die A2 angebunden. Der strassengebundene Verkehr kann somit schnell aufs übergeordnete Strassennetz abgeführt und die negativen Auswirkungen des Gewerbeverkehrs auf das Siedlungsgebiet minimiert werden. Das Gebiet ist südlich über die Gotthardstrasse über eine kantonale Velohauptroute erschlossen. Das Gebiet ist von Norden Osten und Süden ins bestehende Fusswegnetz eingebunden. Die Siedlungen Silenen Dorf und Amsteg liegen in Fusswegdistanz.	
Umweltverträglichkeit	Durch die Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebietes sollen insbesondere im Rahmen der Freiraumgestaltung siedlungsökologische Aspekte berücksichtigt und umgesetzt werden. Nutzungskonflikte durch Betriebe mit starken Lärm- und Staubemissionen sind frühzeitig mit dem Amt für Umwelt zu klären.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	–	

2.5 S5.5: Siedlungsökologie fördern

Siedlungsökologie fördern		S5.5
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	Kanton Uri (ARE)	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>S5.5.1 Biodiversitätskonzept Erstfeld</p> <p>S5.5: Siedlungsökologie</p> <p>LEGENDE</p> <p>Perimeter Einzelmassnahme</p> <p>Legendeninhalt Teilstrategiekarte</p> <p>S1: Siedlungen qualitativ verdichten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen begrenzen Wohn-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität sicherstellen Schlüsselareale entwickeln <p>S2: Siedlungen ökologisch gestalten</p> <ul style="list-style-type: none"> Siedlungsfreiräume naturnah gestalten und vernetzen Ökologische Siedlungen (Klimaanpassung, Biodiversität) fördern und fordern <p>S3: Ortskerne beleben</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsfunktion stärken Potenzial der historischen Ortskerne nutzen <p>S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten spezifisch entwickeln <p>Orientierungsinhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> Strassennetz Bahnlinie mit Bahnhof ÖV-Haltestellen 		
Ausgangslage		
<p>Dem Thema Siedlungsökologie wurde bei der Siedlungsentwicklung bisher wenig Beachtung geschenkt. Fehlende vernetzende Elemente und zahlreiche versiegelte Flächen im Siedlungsgebiet zeugen davon. Im Hinblick auf die Biodiversitätskrise in der Schweiz und den Klimawandel wird das Thema jedoch immer wichtiger. Das Thema soll bei der Planung darum stärker berücksichtigt werden. Siedlungsökologische Kriterien bei der räumlichen Entwicklung fördern nicht nur die Biodiversität im Siedlungsgebiet, sondern tragen auch zur Siedlungsqualität bei. Begrünte und klimaangepasste Siedlungen stärken somit das Wohlbefinden der Menschen, Tiere und Pflanzen.</p>		

Inhalt / Konzeption
Die Massnahme enthält folgende Teilmassnahme im Sinne einer Pilotmassnahme und als Grundlage für analoge Projekte in den Agglomerationsgemeinden: – Gemeinde Erstfeld: Biodiversitätskonzept
Entwicklung seit der vorherigen Generation
Die Massnahme war bereits Teil der dritten Generation des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal. Die damalige Massnahme S3.6 «Konzept Förderung Siedlungsökologie» wurde jedoch nicht umgesetzt. In der vierten Generation war die Siedlungsökologie keine einzelne Massnahme mehr, sondern Bestandteil verschiedener Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (S4.1, L4.1, L4.4, L4.7).
ÖV-Güteklasse
Das Siedlungsgebiet von Erstfeld liegt mehrheitlich in den ÖV-Güterklassen C und D..
Nutzungsarten
Die Massnahme führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums und es werden neue Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet geschaffen. Wo öffentliche Räume aufgewertet werden, wird sich die Nutzungsintensität auf moderatem Niveau leicht erhöhen. Es sind jedoch keine nutzungsintensiven Massnahmen vorgesehen.
Anzahl Einwohner und Beschäftigte
Auf die Zahl der Einwohner und Beschäftigten hat die Massnahme voraussichtlich keinen Einfluss.
Abstimmung Verkehr und Siedlung
Siehe Teilmassnahmen
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]
Zukunftsbild und Ziele
Die Massnahme trägt zur Verbesserung der Siedlungsökologie, des Siedlungsklimas und der Biodiversität im Siedlungsgebiet bei.
Teilstrategie
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – S2: Siedlungen ökologisch gestalten
Handlungsbedarf
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Siedlungsökologie und Siedlungsklima – Aufenthaltsqualität und Freiräume
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration
Wählen Sie ein Element aus. WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern – WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen. Dadurch werden die ökologische Vernetzung und die Siedlungsqualität verbessert. WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern – WK 4.2: Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle sowie naturnahe Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen. Zusätzliche Flächen im Siedlungsraum werden entsiegelt und Elemente zur ökologischen Vernetzung geschaffen.

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen											
Übersicht Teilmassnahmen											
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung								
Biodiversitätskonzept Erstfeld	S5.5.1	Eigenleistung	Gemeinde Erstfeld								
Biodiversitätskonzept Erstfeld	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G								
	Gemeinde Erstfeld	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung								
S5.5.1	<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Gemeinde Erstfeld erarbeitet ein Biodiversitätskonzept, welches das gesamte Siedlungsgebiet abdeckt. Das Konzept wird als Ergänzung zum Siedlungsleitbild entworfen, soll sich nebst diesem behördenverbindlichen Charakter aber auch als Grundlage grundeigentümergebundener Vorgaben in die Nutzungsplanung einfließen. Der inhaltliche Fokus des Konzepts liegt nicht nur auf der Förderung der Biodiversität, sondern auf der Verbesserung der Siedlungsökologie im Allgemeinen. Die Biodiversität wird als zentraler Aspekt der Lebens- und Siedlungsqualität verstanden.</p> <p>Das Konzept ist dreiteilig aufgebaut. Es enthält einen Analyseteil, in dem bestehende Stärken und Schwächen aufgezeigt werden. In einem zweiten Teil wird eine Strategie mit Handlungsfeldern und Zielen formuliert. Im dritten Teil werden schliesslich konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsökologie aufgezeigt. Als Endprodukt wird zudem eine Broschüre entworfen, in denen die Grundzüge des Konzepts sowie Tipps für die Bevölkerung aufgezeigt werden.</p>										
	 <p><i>Ausschnitt Entwurf Biodiversitätskonzept Erstfeld, Aufwertungspotential.</i></p>										
	<p>Ziel und Wirkung</p> <p>Die Erarbeitung des Biodiversitätskonzepts bildet eine wichtige Grundlage zur Verbesserung der Siedlungsökologie. Damit steht der Gemeinde erstmals ein Instrument zur Verfügung, um die Themen Biodiversität und Siedlungsökologie in der räumlichen Entwicklung und der Nutzungsplanung zu implementieren.</p>										
	<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Biodiversitätskonzept (2024/25) – Erarbeitung Siedlungsleitbild (2024/25) 										
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verabschiedung Biodiversitätskonzept</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung erster Massnahmen</td> <td>kontinuierlich</td> </tr> <tr> <td>Implementierung Nutzungsplanung</td> <td>2025-28</td> </tr> </tbody> </table>			Meilenstein	Zeitraum	Verabschiedung Biodiversitätskonzept	2025	Umsetzung erster Massnahmen	kontinuierlich	Implementierung Nutzungsplanung	2025-28
Meilenstein	Zeitraum										
Verabschiedung Biodiversitätskonzept	2025										
Umsetzung erster Massnahmen	kontinuierlich										
Implementierung Nutzungsplanung	2025-28										
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</p> <p>L1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen</p>										

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Kapitel 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie – AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln – AP URT 5G: Teilstrategie L1 Vernetzung im Talboden und L3 Biodiversität im Siedlungsraum Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Siedlungsleitbild Erstfeld – Revision Nutzungsplanung	
Flächenbeanspruchung	Für die Massnahme sind keine Einzonungen notwendig. Die Umsetzung des Biodiversitätskonzepts beansprucht womöglich Flächen im öffentlichen Raum zur Aufwertung, Begrünung und ökologischen Vernetzung.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme fördert die ökologische Vernetzung. Die Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur soll reduziert werden. Auf das Verkehrsaufkommen hat die Massnahme keinen Einfluss.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme bedarf voraussichtlich keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, da keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Entwurf Biodiversitätskonzept	

2.6 S5.6: Grün- und Freiräume schaffen

Grün- und Freiräume schaffen		S5.6
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinden Altdorf und Flüelen	
Beteiligte	Amt für Tiefbau, Amt für Umwelt	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>S5.6: Grün- und Freiräume schaffen</p> <p>LEGENDE</p> <p>Perimeter Einzelmassnahme Perimeter Einzelmassnahme</p> <p>Legendeninhalt Teilstrategiekarte</p> <p>S1: Siedlungen qualitativ verdichten Siedlungsentwicklung auf bestehende Bauzonen begrenzen Wohn-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität sicherstellen Schlüsselareale entwickeln</p> <p>S2: Siedlungen ökologisch gestalten Siedlungsfreiräume naturnah gestalten und vernetzen Ökologische Siedlungen (Klimaanpassung, Biodiversität) fördern und fordern</p> <p>S3: Ortskerne beleben Zentrumsfunktion stärken Potenzial der historischen Ortskerne nutzen</p> <p>S4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten spezifisch entwickeln</p> <p>Orientierungsinhalt Strassennetz Bahnlinie mit Bahnhof ÖV-Haltestellen</p>		
Ausgangslage		
<p>Im Zuge der Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete erhält das Thema Freiräume und Siedlungsqualität eine wachsende Bedeutung. Deshalb wird es für die Gemeinden immer wichtiger, genügend Frei- und Grünräume innerhalb des Siedlungsgebiets zu sichern. Diese tragen gleich in mehrfacher Hinsicht zur Siedlungsqualität bei (Begegnungsorte, Naherholung, Durchgrünung, Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).</p>		

Die Massnahme war bereits Bestandteil der 3. Generation, damals als S3.6 «Förderung Siedlungsökologie». In der 4. Generation ist die Massnahme als Bestandteil der Teilstrategie S2 «Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln» festgehalten.

Inhalt / Konzeption

Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, wo qualitativ hochwertige Grün- und Freiräume geschaffen werden können. Für folgende Gebiete existieren konkrete Planungen:

1. Gemeinde Altdorf: Parkanlage Papilio
2. Gemeinde Altdorf: Zusammenhängender Grüngürtel im Siedlungsgebiet
3. Gemeinde Flüelen: Entwicklung Seeufer

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die vorliegende Massnahme knüpft konzeptionell an die bestehenden Massnahmen und Teilstrategien der dritten und vierten Generation an. Im Vergleich zu den vorherigen Generationen werden mit dieser Massnahme konkrete Gebiete genannt, in denen die Frei- und Grünraumplanung vorangetrieben werden soll.

ÖV-Gütekategorie

	<u>2025</u>	<u>2040</u>
Papilio, Altdorf	B	B
Grüngürtel, Altdorf	C und D	C und D
Seeufer, Flüelen	C und D	C und D

Nutzungsarten

Mit den geplanten Massnahmen erhalten Flüelen und Altdorf wertvolle Frei- und Grünräume. Folgende Nutzungen sind geplant:

- Gemeinde Altdorf: Öffentliche Parkanlage südlich des Papilio-Areals.
- Gemeinde Altdorf: Erhalt der landwirtschaftlich genutzten Grünflächen im Siedlungsraum; mögliche Inwertsetzung als öffentlicher Freiraum durch Durchwegung
- Gemeinde Flüelen: Umgestaltung Seeuferbereich, Bistro im Bereich der Schifflande, öffentlicher Freiraum auf dem Bahnhofplatz, neue Zugänge zum See, Neugestaltung Dorfplatz als öffentlicher Freiraum, Neugestaltung «Holzplatz» mit diversen Nutzungen.

Anzahl Einwohner und Beschäftigte

Mit den geplanten Umsetzungsmassnahmen wird die Nutzerdichte im Gebiet der Gotthardstrasse in Altdorf geringfügig erhöht. In Flüelen ist aufgrund der zusätzlichen Nutzungen eine erhöhte Nutzerdichte im Bereich des Seeufer zu erwarten. Auf die Zahl der Einwohner und Beschäftigten hat die Massnahme keinen Einfluss.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Siehe Teilmassnahmen

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Siedlungsökologie bei, indem bestehende Grün- und Freiräume erhalten und neue geschaffen werden.

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S2: Siedlungen ökologisch gestalten

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Siedlungsökologie und Siedlungsklima
- Aufenthaltsqualität und Freiräume

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die Durchwegung der bestehenden und neu zu schaffenden Grünräume im Siedlungsgebiet von Altdorf und Flüelen entstehen neue, attraktive Verbindungen für den Langsamverkehr.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen.
- WK 2.2: Neue Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Siedlungsgebiet und Freiräumen sowie zwischen den einzelnen Freiräumen vermindern die Trennwirkung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

- Im Rahmen der Aufwertung des Seeufers in Flüelen wird die Verkehrssicherheit auf der Seestrasse erhöht. Die Fahrbahn wird redimensioniert und künftig soll Tempo 30 gelten.

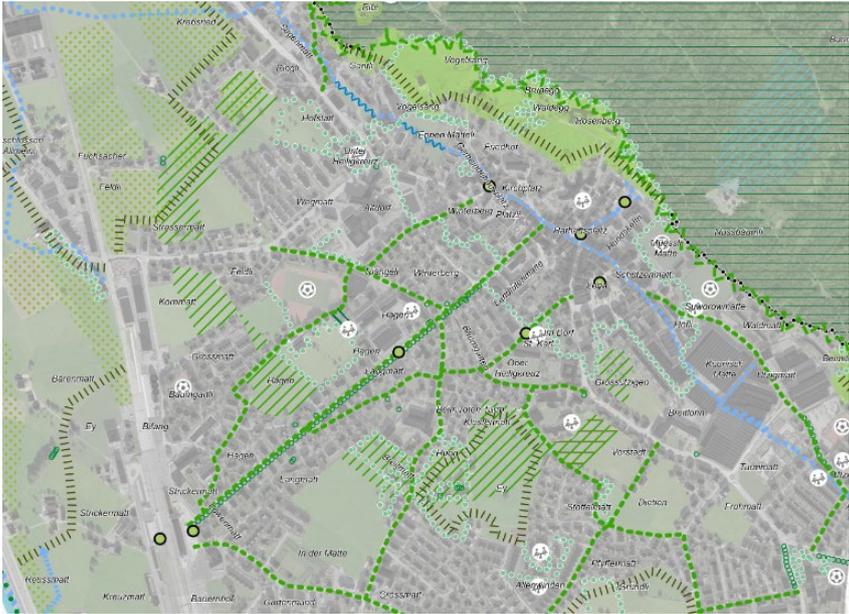
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- WK 4.2: Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle sowie naturnahe Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen.
- WK 4.2: Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Zusätzliche Flächen im Siedlungsraum werden entsiegelt.
- WK 4.2: Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Neue Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Siedlungsgebiet und Freiräumen sowie zwischen den einzelnen Freiräumen vermindern die Trennwirkung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

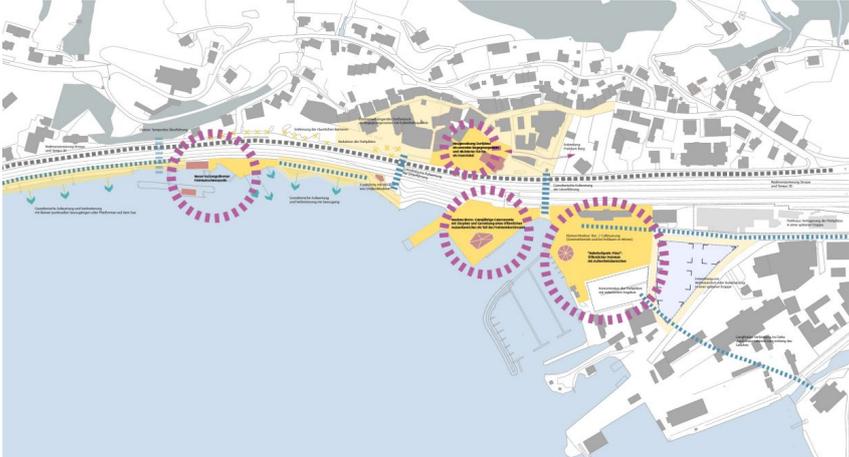
Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
Übersicht Teilmassnahmen			
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G)	Federführung
Parkanlage Papilio	S5.6.1	Eigenleistung	Gemeinnützige Gesellschaft Uri
Grüngürtel Altdorf	S5.6.2	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf
Seeufer Flüelen	S5.6.3	A	Gemeinde Flüelen
S5.6.1	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinnützige Gesellschaft Uri	Gemeinde Altdorf, Kanton Uri (ARE, ALA)	Eigenleistung
Parkanlage Papilio	Kurzbeschreibung		
	Südlich angrenzend an das Areal der Stiftung Papilio soll eine neue, öffentliche Parkanlage realisiert werden. Heute wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt, der ökologische Wert der Fläche ist jedoch begrenzt. Die Eigentümerin will mit dem Park einen ökologischen Mehrwert schaffen und für die Öffentlichkeit einen Bezug zur Landwirtschaft schaffen. Die Parkanlage wird darum voraussichtlich weiterhin auch als extensive Landwirtschaftsfläche genutzt werden.		
		Massnahme S5.6.1 0 10 20 m 	
Ziel und Wirkung			
Durch die Massnahme wird ein attraktiver und öffentlich zugänglicher Frei- und Grünraum mitten im Siedlungsgebiet und somit an gut erschlossener Lage geschaffen. Der ökologische Wert der Fläche wird mit Gehölzbiotopen (Bäume, Hecken), einem Obstgarten und Blumenwiese erhöht. Der Freiraum soll allen Altersgruppen als Erholungsraum dienen können.			
Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)			
– Planungsabsicht Gemeinnützige Gesellschaft Uri (2023) – Erarbeitung Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2024) – Analyse Umnutzung Parzelle 489 (2024)			
Weitere Schritte und Meilensteine			
Meilenstein			Zeitraum
Grobe Entwurfsplanung			2025
Evtl. Teilrevision Nutzungsplanung			2027-2028
Umsetzung			2028
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)			
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP	

	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie – AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln – AP URT 4G: Massnahme S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Neubau Begegnungszentrum Stiftung Papilio – Gesamtrevision Nutzungsplanung	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme ist womöglich eine Umzonung von der Landwirtschaftszone in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen oder die Freihaltezone notwendig.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme wird eine leichte Erhöhung der Nutzungsintensität des Gebiets mit sich bringen. Eine Abstimmung mit dem Verkehr ist voraussichtlich nicht notwendig. Die Parkanlage wird aufgrund ihrer Lage im Siedlungsgebiet mit dem ÖV und für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbar sein. Die Notwendigkeit und Dimensionierung allfälliger Parkierungs- und Abstellflächen ist im Rahmen der Projektumsetzung zu klären.	
Umweltverträglichkeit	Die Parkanlage wird naturnah und somit umweltverträglich gestaltet. Negative Auswirkungen auf Luft und Lärm sind nicht zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Dokumentation Grünanlage Stoffelmatte	

	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G								
S5.6.2	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE, ALA)	Eigenleistung								
<p>Grüngürtel Altdorf</p>	<p>Kurzbeschreibung Rund um das Dorfzentrum von Altdorf bestehen heute mehrere landwirtschaftlich genutzte Grünflächen und Landschaftsfenster. Diese gliedern sich wie ein halbkreisförmiges Band um den Siedlungskern und sollen in Form eines langfristigen Grüngürtels erhalten und gleichzeitig für die Bevölkerung erlebbar gemacht werden. Dazu soll festgelegt werden, welche Räume nur betrachtet und welche betreten werden dürfen.</p>										
	  <p style="text-align: right;">Massnahme S5.6.2</p> <p style="text-align: right;">0 100 200 m</p>										
											
	<p><i>Ausschnitt Entwurf Siedlungsleitbild Altdorf (2024).</i></p>										
<p>Ziel und Wirkung Ein durchgängiger Grüngürtel rund um den Dorfkern fördert die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets. Gleichzeitig können durch zurückhaltende Durchwegung des Grüngürtels interessante Verbindungen für den Langsamverkehr und ein niederschwelliges und zentrales, zu Fuss erreichbares Naherholungsgebiet für die Bevölkerung geschaffen werden.</p>											
<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand) – Erarbeitung Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2024)</p>											
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Siedlungsleitbild</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Festsetzung Nutzungsplanung</td> <td style="text-align: right;">2027-2028</td> </tr> <tr> <td>Kontinuierliche Umsetzung</td> <td style="text-align: right;">Ab 2028</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Siedlungsleitbild	2025	Festsetzung Nutzungsplanung	2027-2028	Kontinuierliche Umsetzung	Ab 2028
Meilenstein	Zeitraum										
Siedlungsleitbild	2025										
Festsetzung Nutzungsplanung	2027-2028										
Kontinuierliche Umsetzung	Ab 2028										

	Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) – L2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern	
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie – Abstimmungsanweisung 6.2-1 Landwirtschaftsgebiet – Abstimmungsanweisung 6.2-2 Sicherung der Fruchtfolgefleichen	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie – AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln – AP URT 4G: Massnahme S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Austausch mit Grundeigentümern	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Einzonungen erforderlich.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Sollte der Grüngürtel durchwegt werden, können damit neue direktere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Die Auswirkungen der Durchwegung auf die landwirtschaftliche Nutzung der Grünflächen sind mit den Grundeigentümern und Pächtern zu klären. Einfluss auf andere Verkehrsträger hat die Massnahme nicht.	
Umweltverträglichkeit	Die Massnahme beeinflusst je nach Umsetzung die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Siedlungsgebiet. Die Auswirkung einer Nutzung als Naherholungsgebiet auf die landwirtschaftliche Nutzung muss geprüft werden. Fruchtfolgefleichen werden durch die Massnahme nicht beansprucht. Zudem fördert die Massnahme den Fuss- und Veloverkehr.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf (in Erarbeitung)	

<p>S5.6.3 Seeufer Flüelen</p>	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G										
	Gemeinde Flüelen	Kanton Uri (ARE, AfU)	A										
<p>Kurzbeschreibung Zwischen dem Bahnhofplatz Flüelen und Restaurant Apertura soll der Bereich des Seeufers umgestaltet und aufgewertet werden. Es sind verschiedene Massnahmen geplant, die den Abschnitt zu einem qualitativ hochwertigen und gut erreichbaren öffentlichen Freiraum entwickeln sollen. Geplant sind Zugänge zum See, ein neues Bistro im Bereich der Schiffände, zusätzliche öffentliche Freiräume und Begrünung, eine Aufwertung des Dorfplatzes sowie neue Verbindungen für den Langsamverkehr.</p>													
													
<p>Massnahme S5.6.3</p> <p>0 25 50 m </p>													
													
<p><i>Ausschnitt Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen (2024).</i></p>													
<p>Ziel und Wirkung Die Umgestaltung und Aufwertung des Seeufers im Westen der Gemeinde schafft neue, wertvolle Freiräume im Siedlungsgebiet und trägt so massgeblich zur Siedlungsqualität bei. Gleichzeitig bietet sich die Chance, einzelne Uferabschnitte ökologisch aufzuwerten.</p>													
<p>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsplanung Seeufer Etappe 1 (2023) – Abklärungen und Verhandlungen Grundeigentum – Volksabstimmung über weiteres Vorgehen, Sicherung Finanzierung Etappe 2 (2024) Abschluss Kaufvertrag mit SGV Holding AG (2025) 													
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: right;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entwicklung 1. Teilgebiete</td> <td style="text-align: right;">2024</td> </tr> <tr> <td>Studienauftrag, Beschluss Projekt</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td>Abschluss Studie</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td>Volksabstimmung Finanzierung</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Entwicklung 1. Teilgebiete	2024	Studienauftrag, Beschluss Projekt	2025	Abschluss Studie	2026	Volksabstimmung Finanzierung	2026
Meilenstein	Zeitraum												
Entwicklung 1. Teilgebiete	2024												
Studienauftrag, Beschluss Projekt	2025												
Abschluss Studie	2026												
Volksabstimmung Finanzierung	2026												

	Plangenehmigung / Baubewilligung	2027
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP (1.1.2025)
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:		
<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie – Abstimmungsanweisung 6.5-3 Öffentlicher Zugang zu den Gewässern 		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: <ul style="list-style-type: none"> – AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie – AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln – AP URT 5G: Handlungsbedarf Landschaft: Naturverträgliche Naherholungsgebiete Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> – 	
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung ist ein Abtausch der Eigentumsverhältnisse verschiedener Parzellen erforderlich. Der Gemeinderat ist hierfür mit den entsprechenden Eigentümern im Austausch. Die Bevölkerung hat dem Kauf der Parzelle Nr. 661 zugestimmt.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme sieht eine Umgestaltung der Seestrasse vor. Die Fahrbahn soll verkleinert werden, zusätzlich ist im Planungssperimeter neu Tempo 30 vorgesehen. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und die Aufwertung des Dorfkerns rund um die Kirche wird Auswirkungen auf die Parkierungssituation an diesen Orten haben. Die Auswirkungen dieser Massnahmen müssen im Rahmen eines qualitätssteigernden Verfahrens geklärt werden.	
Umweltverträglichkeit	Da im ganzen Projektabschnitt Veränderungen am Seeufer vorgenommen werden, muss die Umweltverträglichkeit der vorgesehenen Massnahmen mit dem Amt für Umwelt geprüft werden.	
Dokumente und Daten		
Dokumente	– Unterlagen der Gemeinde: Erkenntnisse Workshop, Präsentationen Informationsveranstaltung.	

3 Landschaft

Massnahmen im Bereich Landschaft werden nicht zur Mitfinanzierung beantragt, tragen jedoch zur Programmwirkung bei.

3.1 L5.1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen

Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen		L5.1
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung		Massnahmenart Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (AfU), Korporation Uri, Dritte	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
		
Ausgangslage		
<p>Das Urner Reusstal verfügt einerseits über eine Vielzahl von Natur- und Landschaftsschutzgebieten und eine hohe Artenvielfalt, speziell in höheren Lagen. Gleichzeitig sind die Vernetzungsmöglichkeiten für Wild- und Kleintiere in der Reussebene heute stark eingeschränkt. Insbesondere die grösstenteils verbaute Reuss sowie die grossen Verkehrsträger der Autobahn und der Eisenbahnlinie zerschneiden das Reusstal von Norden nach Süden praktisch durchgehend und erschweren die Vernetzung über den Talboden. Die eingeschränkten Vernetzungsmöglichkeiten unterbinden den Austausch der Populationen verschiedener Tierarten, was längerfristig zu einer genetischen Verarmung und dadurch zu einer Bedrohung der Vorkommen bestimmter Tierarten führt. Um die Bewegungen der Arten und den damit verbundenen genetischen Austausch auch weiterhin gewährleisten zu können, braucht es unter anderem gezielte und in Lebensräumen als ökologische Trittsteine verortete Artenförderung und Schutzprogramme.</p>		
Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)		
<p>Für die Artenförderung im Unteren Reusstal hat der Kanton gemäss Kantonaler Richtplanung Artenförderungsprogramme zu entwickeln, was bereits in Angriff genommen wurde. Der Kanton hat diverse Teilräume erkannt, wo Massnahmen zur Artenförderung in den kommenden Jahren entwickelt oder weitergeführt werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reussdelta, Seedorf/Flüelen • Bodenwald, Attinghausen/Seedorf • Schächenwald, Bürglen/Schattdorf • Wilerschachen, Erstfeld • Hofstetten, Erstfeld • Scheidnössli, Erstfeld • Spalten, Attinghausen • Moosbad, Altdorf • Renaturierte Bachläufe <p>Zusätzlich sind folgende Artenschutz-Förderprogramme im Aufbau oder bereits in Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gelbbauchunke 		

<ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene Libellenarten • Feldspitzmaus • Zauneidechse • Hermelin 		
Gebiet	Massnahmen	Priorität 5G
Reussdelta, Seedorf/Flüelen	Laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Bodenwald, Attinghausen/Seedorf	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Schächenwald, Bürglen/Schattdorf	Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	A
Wilerschachen, Erstfeld	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Hofstetten, Erstfeld	Reglement erlassen	A
Scheidnössli, Erstfeld	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Spälten, Attinghausen	Reglement erlassen	A
Moosbad, Altdorf	Reglement erlassen	B
Renaturierte Bachläufe	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Gelbbauchunke	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Verschiedene Libellenarten	Förderprogramm umsetzen	Eigenleistung
Feldspitzmaus	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Zauneidechse	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Hermelin	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>In der 4. Generation zielte die Artenförderung spezifisch auf das Reussdelta ab. In der Erarbeitung der Naturschutzkonzeption (als umgesetzte Massnahme der 4. Generation) sind jedoch weitere Zielarten erkannt worden, die in Teilräumen nach festgelegten Prioritäten gefördert werden sollen.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Die Massnahme trägt dazu bei, dass sich im Talboden des Urner Reusstals ein stärkeres ökologisches Netzwerk an biodiversen Flächen und Strukturen etabliert. Dank der Summe an wertvollen Teilräumen mit Artenförderung, verkürzen sich für die Fauna die Abstände zwischen diesen Trittsteinen und die Lebensraumvielfalt erhöht sich. Die am Siedlungsrand gelegenen Teilräume der Artenförderung nehmen weitere Funktionen durch die Einbettung der Siedlung in die Landschaft und in der Naherholung ein.</p>		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L1 Vernetzung im Talboden: – Talquerungen aufwerten – Gewässeraufwertungen 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L: Vernetzung fördern 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
<p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: 		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung

	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 6.1-1 Biotop- und Artenschutz
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Die Artenförderungsmassnahmen stehen in Zusammenhang und Abstimmungsbedarf mit den Massnahmen resultierend aus der Naturschutzkonzeption.
Flächenbeanspruchung	Nicht relevant
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nicht relevant
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.
Dokumente und Daten	
Quantitative Angaben	–
Dokumente	–

3.2 L5.2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern

Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern		L5.2
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung		Massnahmenart Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Bund, Kanton Uri (ALA), Korporation Uri, Gemeinden Attinghausen und Silenen, betroffene Grundeigentümer	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
		
Abbildung: Sanierung historische Natursteinmauer Bürglen		
Ausgangslage		
<p>Natursteinmauern (Trocken- oder Mörtelmauern) bilden seit Jahrhunderten ein immaterielles Kulturerbe und typisches Element im Ortsbild verschiedener Urner Dörfer und der umliegenden Landschaft (siehe auch ISOS). Das bemerkte bereits Johann Wolfgang von Goethe 1775 auf seiner ersten Reise durch die Schweiz, als er in seinem Reisetagebuch vermerkte: „Man konnte Altdorf mit Schwyz vergleichen, nur waren hier die Güter und Gütchen alle von hohen Mauern umgeben.“ Oft säumen die Natursteinmauern enge Gassen oder grenzen Grundstücke und Anwesen vom öffentlichen Raum ab. Die Natursteinmauern sind aber nicht nur als Kulturelemente von besonderer Bedeutung. Sie sind auch Lebensraum für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten und tragen damit entscheidend zur Biodiversität in (und auch ausserhalb von) Siedlungsgebieten bei. Zahlreiche dieser Steinstrukturen sind am Zerfallen und deshalb sanierungsbedürftig. Weil der Unterhalt, die Sanierung und die Neuschaffung von Natursteinmauern relativ kostenintensiv sind, werden immer mehr Natursteinmauern durch kostengünstigere Mauern (z. B. Betonmauern) ersetzt.</p>		
Inhalt		
<p>Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und diese traditionellen Landschaftselemente zu erhalten, sollen Natursteinmauern gezielt erhalten und gefördert werden. Private und Gemeinden werden deshalb bei Sanierungsarbeiten an landschaftsprägenden Trockenmauern auch in der nächsten Programmperiode in den Bereichen Natur und Landschaft durch den Bund und den Kanton finanziell unterstützt. Für den Erhalt und die Förderung von Natursteinmauern sind in Altdorf, Silenen und Bürglen in vier Etappen bereits 1'180 Kubikmeter Naturstein-, Trocken- und Mörtelmauern instand gestellt worden. Solche Massnahmen und deren Umsetzung sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf weitere Gemeinden des Agglomerationsperimeters ausgedehnt werden. Konkrete Planungen gibt es in der Gemeinde Attinghausen und im Gebiet Hinter- und Vorder Ried der Gemeinde Silenen. In den anderen Gemeinden, insbesondere in Altdorf, erfolgen</p>		

Sanierungen von Mauerabschnitten (vor allem auf Initiative der Eigentümerinnen und Eigentümer) laufend und sollen auch weiterhin aktiv gefördert und unterstützt werden.		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
Die Massnahme war bereits als Siedlungsmassnahme im AP 3G enthalten (S3.7). Deren Umsetzung wurde als Daueraufgabe bezeichnet. Entsprechend wurde die Massnahme im AP 4G wieder aufgenommen und zahlreiche Projekte ausgeführt sowie Bestandserhebungen durchgeführt. Der Handlungsbedarf ist immer noch vorhanden.		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme trägt dazu bei, dass sich im Talboden des Urner Reusstals ein stärkeres ökologisches Netzwerk an biodiversen Flächen und Strukturen etabliert. Sie prägen das Landschaftsbild und bieten dank der Nischen und Ritzen im Siedlungsgebiet wie auch in den Landschaftskammern Lebensraum für Tiere und Pflanzen, wie Flechten, Wildbienen, Schmetterlinge oder Reptilien. Da eine Trockenmauer ein einzigartiger Lebensraum ist, der Nahrung, Wärme und Unterschlupf zugleich bietet, ist seine ökologische Bedeutung enorm hoch.		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – L1 Vernetzung im Talboden: Talquerungen schaffen sowie intensiv genutzte Landschaftskammern sowie naturnahe Kulturlandschaft flächen-mässig sichern und Strukturverbesserung fördern – L3 Biodiversität im Siedlungsraum: Siedlungsränder und Grüngürtel aktiv gestalten – S2 Siedlungen ökologisch gestalten		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – L: Vernetzung fördern – L: Struktureichere Landschaftskammern – S: Aufenthaltsqualität und Freiräume – S: Siedlungsökologie und Siedlungsklima		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern – WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	-	
Flächenbeanspruchung	Nicht relevant	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Erfolgt in Erstfeld abgestimmt mit der Massnahme Biodiversitätskonzept (Siedlung)	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	– 1'180 Kubikmeter bereits ausgeführt – 612'000 Franken Gesamtkosten	

3.3 L5.3: Ausarbeitung Schutzmassnahmen

Ausarbeitung Schutzmassnahmen		L5.3
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung		Massnahmenart Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (je nach Schutzgebiet ALA, AFJ, AfU), Gemeinden, Organisationen, je nach Schutzobjekt Korporation Uri und Ursern, weitere Dritte	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Abbildung: Kantonale Natur- und Landschaftsschutzgebiete (BLN (rot) und kantonales Schutzinventar Natur und Landschaft (grün))		
Ausgangslage		
Im Kanton Uri gibt es eine Vielzahl an Schutzgebieten mit hohem Schutzwert, für welche die gesetzlich geforderten Schutzmassnahmen bisher nicht erlassen wurden. Dies betrifft auch den Perimeter des Unteren Reusstals zwischen Flüelen und Amsteg. Gemäss kantonaler Richtplanung sind fehlende Schutzmassnahmen mitverantwortlich dafür, dass wertvolle Biotope aufgrund einer intensiven touristischen und einer nicht standortgerechten landwirtschaftlichen Nutzung (z.B. Düngung von wertvollen Trockenwiesen und Moorbiotopen) beeinträchtigt werden. Der Kanton hat als Massnahme aus der 4. Generation ein Naturschutz Gesamtkonzept erarbeitet. Die Massnahmen daraus sind konsequent umzusetzen.		
Inhalt		
Der Kanton Uri stellt den grundeigentümergebundenen Schutz der Biotope und Landschaftsschutzgebiete unter Berücksichtigung weiterer Interessen wie beispielsweise von Naherholung oder Landwirtschaft sicher. Für die folgenden Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete soll der Kanton Schutzreglemente und Schutzverträge zur Pflege und Entwicklung erarbeiten und erlassen (Vorarbeiten haben teilweise bereits stattgefunden):		
Gebiete	Priorität 5G	
Landschaftsschutzgebiete Brüsti, Buechholz/Tägerlohn/Ledi, Riedertal, Erstfeldertal, Gorneren, Obergurtnellen	A	
BLN-Gebiet Vierwaldstättersee	A	
Moorlandschaft Göscheneralp, Unerboden, Fulensee	Eigenleistung	
Naturschutzgebiete Eggberge, Unter Wängi, Hüenderegge/Butzli, Riedboden/Hüttenboden, Alafund, Schindleren/Näien/Giegen, Hinterwiler, Rophaien, Rüti am Arnisee, Bi den Seelenen, Grosstal	A	
Diverse Trockenwiesen und -weiden	A	

Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>Die Massnahme stammt als Daueraufgabe aus der 4. Generation. Für folgende Objekte konnten schon Schutzreglemente/-verträge erlassen werden, respektive sind sie weit fortgeschritten oder bereits in der öffentlichen Auflage:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Landschaftsschutzgebiet Waldnacht, Scheidnössli, Maderanertal – Naturschutzgebiet Reussdelta, Widen, Gitschenen, Renaturierte Bachläufe, Bodenwald/Weidbach, Wiler-schachen – Trockenmauersystem Bürglen <p>Die Massnahme bleibt als Daueraufgabe erhalten, da bislang erst für die aufgeführten Schutzgebiete Reglemente erlassen wurden und mehrere Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete und alpine Ruhegebiete (siehe Kapitel Inhalt) noch nicht berücksichtigt wurden.</p> <p>Zusätzlich geht die Massnahme den Handlungsbedarf nach gezielter und naturverträglicher Besucherlenkung von Naherholenden in Schutzgebieten konsequenter an.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Gemäss Zukunftsbild befinden sich grosse Flächen der Naturlandschaft unter lokalem bis nationalem Schutz. Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete, welche von der Landwirtschaft oder dem Tourismus negativ beeinflusst werden, sind konsequent zu schützen.</p>		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L2 Schutz der Naturwerte: Natur- und Landschaftsschutzgebiete vollumfänglich erhalten/schützen 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – L: Natur- und Landschaftsschutz sicherstellen – L: Naturverträgliche Naherholungsschwerpunkte 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
<p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: 		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmungsanweisung 6.1-1 Biotop- und Artenschutz – Abstimmungsanweisung 6.1-2 Landschaftsschutzgebiete und alpine Ruhegebiete 	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	-	
Flächenbeanspruchung	Nicht relevant	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nicht relevant	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	–	
Dokumente	– keine	

3.4 L5.4: Siedlungsrand-/ Grüngürtelgestaltung Unteres Reusstal

Strategie Siedlungsrand- und Grüngürtelgestaltung Unteres Reusstal		L5.4
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung		Massnahmenart Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Gemeinden, AFJ, ALA	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
		
Abbildung: Harte Siedlungsrand-Kante Nord in Erstfeld		
Ausgangslage		
<p>Die Siedlungsråder und Grüngürtel haben als Lebensraum, vernetzendes Element, Ortsbild-Auftakt und Erholungsraum an vielen Orten der Agglomeration noch Optimierungsbedarf. Die Siedlungsråder sind mit der Siedlungsbegrenzungslinie gem. kantonalem Richtplan festgelegt. Die bewusste Gestaltung des Übergangs vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet wird als Ziel im Richtplan genannt. Gemäss kantonaler Arbeitshilfe Siedlungsleitbild sind Bauten und Anlagen im Einflussbereich der Siedlungsråder besonders sorgfältig in das Orts- und Landschaftsbild einzuordnen. In der Agglomeration sind fünf Entwicklungsschwerpunkte festgelegt, welche sich am Siedlungsrand, respektive im Übergang zum Grüngürtel befinden. Damit zwischen Bauvorhaben und der wichtigen übergeordneten Vernetzung im Talboden Synergien geschlossen werden können, ist eine Strategie Siedlungsrand- und Grüngürtelgestaltung für den Agglomerationsraum Unteres Reusstal zu entwickeln.</p>		
Inhalt		
<p>Der Kanton soll in der Strategie Siedlungsrand- und Grüngürtelgestaltung für die Gemeinden des Unteren Reusstals Grundsätze aufzeigen, wie die Siedlungsråder als vielfältige Übergangsbereiche vom Siedlungsraum in die Landschaftskammern und im Grüngürtel als Übergang in die Hangflanken ökologisch wertvoll, landschaftlich eingliedernd, abgestuft und auf ortstypische/traditionelle Urner Art und Weise gestaltet werden sollen. Es sollen allgemeingültige, übergeordnete Vorgaben geschaffen werden. Für den übergeordneten Zusammenhang sind Siedlungsrandtypologien gemäss Siedlungscharakter im Zukunftsbild (Agglomerationskern, Subzentrum, ESP, etc.) zu entwickeln und Gebiete zu definieren, an denen auf eine sorgfältige Gestaltung des Übergangs zwischen Siedlung und Landschaft zu achten ist.</p> <p>Zusätzlich ist in der Strategie ein Vorschlag auszuarbeiten, wie die Siedlungsrandthematik in der kommunalen BZO der Gemeinden im Unteren Reusstal aufgenommen werden kann und somit eigentümergebunden umgesetzt werden muss. Sie dient der Gemeinde als Hilfestellung für die Beurteilung von Arealentwicklungen oder Bauvorhaben.</p>		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
<p>Die Thematik wurde bereits in der dritten Generation als Massnahme, S.3.1 «Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsråder» aufgegriffen, jedoch noch nicht umgesetzt.</p>		

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Gemäss Zukunftsbild sind die Siedlungsränder im Übergang von Natur- und Kulturlandschaft und die Grüngürtel als Bereiche zwischen Talebene und Hangflanken als strukturreiche Übergänge und verbindende Grünräume zu gestalten.		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> – L3 Biodiversität im Siedlungsraum: Siedlungsränder und Grüngürtel aktiv gestalten – L1 Vernetzung im Talboden: Talquerungen schaffen/aufwerten; Intensiv genutzte Landschaftskammern sowie naturnahe Kulturlandschaft flächenmässig sichern und Strukturverbesserung fördern – S2 Siedlung ökologisch gestalten 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> – L: Strukturreichere Landschaftskammern – L: Vernetzung fördern – L: Siedlungsränder und Grüngürtel gestalten – S: Siedlungsökologie und Siedlungsklima 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
– WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Abstimmungsanweisung 4.2-3 Gestaltung von Siedlungsrändern	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	-	
Flächenbeanspruchung	Nicht relevant	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Einbezug bei der Siedlungsmassnahme Detailplanungen ESP	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	–	
Dokumente	– keine	

4 Verkehr: Übersicht und Kosten

Im Zentrum des Agglomerationsprogramms stehen die Massnahmen im Teil Verkehr. 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 grösseren und kleineren 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.

Alle Massnahmen stützen sich auf ein Gesamtkonzept. Dieses besteht insbesondere im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und im kantonalen Verkehrsplan, die auch das kantonale Radwegnetz und die Ausrichtung des Angebots im öffentlichen Verkehr beinhalten. Ein wichtiger Teil des rGVK ist auch die West-Ost-Verbindungsstrasse (Eröffnung Herbst 2025) sowie die dazugehörigen flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen. Im Jahr 2024 neu erstellt wurde ein Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben (VDS) sowie eine flächendeckende Analyse der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr (inkl. Fusswegerschliessung und Ausstattung der Bushaltestellen).

4.1 Pauschalmassnahmenpakete

4.1.1 Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bis- her (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe	FV5.1.1	1201.4.004	Gemeinde Erstfeld	CHF 150'000
Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe	FV5.1.2	1201.4.004	Gemeinde Erstfeld	CHF 200'000
Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Ab- schnitt Steinbruch – Plattentalbach	FV5.1.3	1201.4.044	Amt für Tiefbau	CHF 2'900'000
Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmatt- strasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse	FV5.1.4	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 2'000'000
Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmatt- strasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof	FV5.1.5	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 2'000'000
Altdorf / Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessen- strasse und Allmendstrasse	FV5.1.6	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 2'000'000
			Total:	CHF 9'250'000

4.1.2 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum (B-Horizont)

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bis- her (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd	GV5.1.1	-	Gemeinde Bürglen	CHF 1'000'000
Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf	GV5.1.2	-	Amt für Tiefbau	CHF 500'000
Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden / Gandermatt	GV5.1.3	-	Gemeinde Seedorf	CHF 100'000
			Total:	CHF 1'600'000

4.1.3 Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bis- her (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Attinghausen: Bushaltestelle Plätzli	ÖV5.1.1	-	Gemeinde Attinghausen	CHF 300'000
Attinghausen: Bushaltestelle Galliried	ÖV5.1.2	-	Gemeinde Attinghausen	CHF 300'000
Bürglen: Bushaltestelle Brügg	ÖV5.1.3	-	Gemeinde Bürglen	CHF 1'500'000
Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten	ÖV5.1.4	-	Gemeinde Schattdorf	CHF 300'000
Schattdorf: Bushaltestelle Grund	ÖV5.1.5	-	Gemeinde Schattdorf	CHF 250'000
Total:				CHF 2'650'000

4.1.4 Aufwertung Haltestellen (B-Horizont)

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bis- her (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Attinghausen: Bushaltestelle Seilbahn	ÖV5.2.1	-	Gemeinde Attinghausen	CHF 100'000
Bürglen: Bushaltestelle Dorf	ÖV5.2.2	-	Amt für Tiefbau	CHF 500'000
Total:				CHF 600'000

4.2 Einzelmassnahmen

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Priorität (5G)	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B	GV5.2	1201.4.010	A	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr	CHF 3'817'000
Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Ross-giessen	GV5.3	1201.4.009	A	Gemeinde Schattdorf	CHF 8'942'000
Erstfeld: ESP Erstfeld / Gygen - Arealerschlies-sung	GV5.4	-	B	Gemeinde Erstfeld	CHF 8'000'000
Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt (Begegnungszone)	GV5.5	1201.4.012	B	Gemeinde Altdorf	CHF 2'100'000
Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	GV5.6	1201.4.011	B	Amt für Tiefbau	CHF 7'000'000
Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	IM5.1	1201.4.001	B	Gemeinde Erstfeld	CHF 6'500'000
Silenen: Aufwertung Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz	IM5.2	1201.4.002	B	Amt für Tiefbau	CHF 3'500'000
Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried	ÖV5.3	-	A	Amt für Tiefbau	CHF 400'000
Total:					CHF 40'259'000

4.3 Eigenleistungen

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Umset- zungszeit- punkt	Federführung	Kosten (exkl. MwSt.)
Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A	GV5.7	-	2025	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Ver-kehr	CHF 4'525'000
Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried	GV5.8	1201.4.008	2028	Gemeinde Schattdorf	CHF 1'668'000
Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwald-strasse	GV5.9	-	2025	Gemeinde Bürglen	CHF 100'000
Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse	GV5.10	1201.4.013	2026	Amt für Tiefbau	CHF 20'000
Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentli-che Parkplätze	GV5.11	-	2028	Amt für Raument-wicklung	CHF 50'000
Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwer-punkte	GV5.12	-	2026	Amt für Raument-wicklung	CHF 50'000
Total:					CHF 6'413'000

5 Verkehr: Pauschalmassnahmen (Pakete)

5.1 FV5.1: Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr (B-Horizont)

Die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr stützen sich auf das kantonale Radwegnetz gemäss regionalem Gesamtverkehrskonzept. Sie betreffen vorwiegend das Alltagsnetz. Basis für die Beschreibung und Planung bildet u.a. die aktualisierte Schwachstellenanalyse zum Velo- und Fusswegwegnetz (Stand 2025).

Die folgenden Massnahmen sind im B-Horizont vorgesehen. Im A-Horizont sind keine weiteren Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen vorgesehen. Die Trägerschaft konzentriert sich auf die Fertigstellung der Massnahmen der 3. und 4. Generation.

Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont		FV5.1
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigenleistung	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C 1201.4.004, 1201.4.043, 1204.4.044	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Perimeter Einzelmassnahme Legendeninhalt Teilstrategiekarte Kantonales Velowegnetz (Hauptrouen / Nebenrouen) Netzlücke Schweiz Mobil Rouen Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz Velobestellanlage an multimodaler Drehscheibe Entwicklungsschwerpunkt (Wohnen / Arbeiten) <p>FV5.1.6 Altdorf / Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse</p> <p>FV5.1.4 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse</p> <p>FV5.1.5 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof</p> <p>FV5.1.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe</p> <p>FV5.1.1 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe</p> <p>FV5.1.3 Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach</p>		

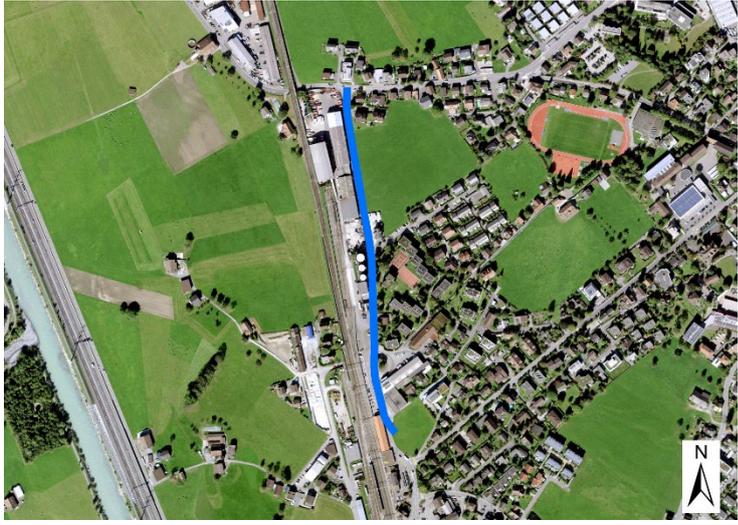
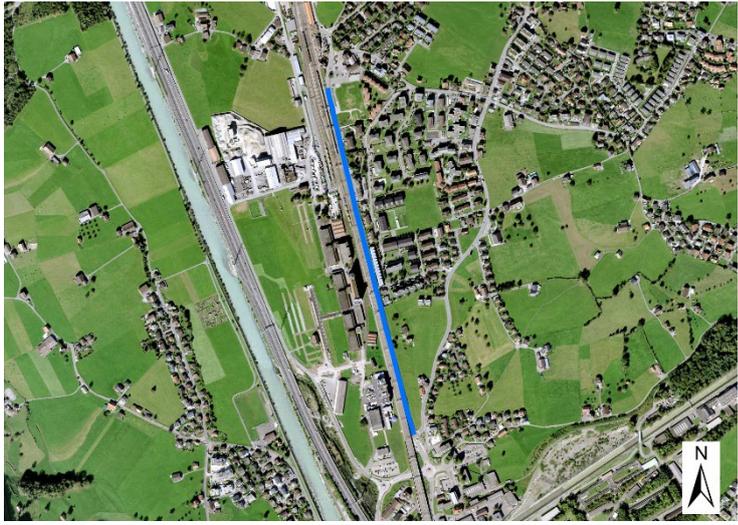
Ausgangslage
<p>Im Unteren Reusstal bestehen sowohl im Fusswegnetz als auch im Velowegnetz diverse Schwachstellen und Sicherheitsdefizite. Für den Veloverkehr fehlen durchgehende, attraktive und sichere Verbindungen zu wichtigen Zielen teilweise gänzlich. Um die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern, sollen Schwachstellen behoben, fehlende Verbindungen ergänzt und die Infrastruktur attraktiver und sicherer gestaltet werden.</p>
Konzeption
<p>Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen sowohl im Fuss- als auch Veloverkehr durchgeführt. Die erhobenen Schwachstellen wurden einzeln geprüft und sowohl aufgrund ihrer Schwere als auch möglichem Umsetzungshorizont priorisiert. Verschiedene dieser Schwachstellen werden im Rahmen des AP5G behoben. Es handelt sich dabei vor allem um neue Fuss- und Veloverbindungen (vgl. Teilmassnahmen). Die Konzeption beinhaltet die Realisierung neuer Veloinfrastrukturen sowie die Erstellung von Rad- und Gehwegen. Durch die Erweiterung und die Aufwertung der Längsverbindungen können die Anbindung wichtiger Ziele wie Arbeitsplatzgebiete und Bahnhöfe für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt, Sicherheitsdefizite behoben und Netzlücken mittelfristig geschlossen werden. Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Teilmassnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – FV5.1.1 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe – FV5.1.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe – FV5.1.3 Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach – FV5.1.4 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse – FV5.1.5 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof – FV5.1.6 Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse
Entwicklung seit der vorherigen Generation
<p>Die Teilmassnahmen FV 5.1.1 und FV5.1.2 waren im AP 4G als Teilmassnahme FV4.2.4 (ARE-Code 1201.4.004) im A-Horizont enthalten. Aufgrund der aktuell laufenden und weiteren dringenden Infrastrukturprojekte (u.a. neues Schulhaus, neue Mehrzweckgebäude inkl. Feuerwehrlokal, Saal und schulergänzenden Tagesstrukturen, Zentrumsentwicklung mit Multimodaler Drehscheibe) haben die Massnahmen – trotz hoher Wichtigkeit – aktuell eine untergeordnete Priorität, weshalb diese zeitlich nach hinten, respektive in vorliegendes AP 5G als B-Massnahmen verschoben wurden.</p> <p>Die Teilmassnahme FV5.1.3 ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Diese war im AP 4G als Teilmassnahme FV4.3.2 (ARE-Code 1201.4.044) im B-Horizont enthalten und wurde vom Bund in den C-Horizont zurückgestuft. Nun wird sie im Rahmen des AP5G im B-Horizont umgesetzt.</p> <p>Die Teilmassnahmen FV 5.1.4, FV 5.1.5 und FV5.1.6 sind Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Diese waren im AP4G als Teilmassnahmen FV4.3.1 und FV4.3.3 (ARE-Code 1201.4.043) im B-Horizont enthalten. Für die Umsetzung des Radwegkonzepts stehen dem Kanton Uri nur begrenzte Mittel sowie personelle Ressourcen zur Verfügung. In Anbetracht der Aufgaben aus dem AP 4G, der vordringlichen Realisierung verschiedener Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (FV4.2, ARE-Code 1201.4.004) aus dem A-Horizont sowie der Aufgaben ausserhalb des Agglomerationsprogramms sind die noch verfügbaren Mittel in den kommenden Jahren beschränkt. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Uri entschlossen, die mittelfristigen Veloverkehrsmassnahmen des AP 4G im B-Horizont zu belassen.</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]
Zukunftsbild und Ziele
<p>Die Massnahmen tragen dazu bei, dass ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz entsteht. Das umfasst einerseits ein Velowegnetz überkommunaler Bedeutung, welcher die Gemeinden erschliesst und die Siedlungsgebiete untereinander verbindet. Andererseits entsteht mit diversen kommunalen Verbindungen innerhalb der Siedlungsgebiete ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz. Durch die Bereitstellung einer separaten Veloinfrastruktur getrennt vom motorisierten Verkehr wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Velofahrenden, erhöht. Mit den Veloverbindungen zu den Bahnhöfen wird zudem die Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben für den Veloverkehr verbessert und die Multimodalität weiter gefördert.</p>
Teilstrategie
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen – VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen – FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz
Handlungsbedarf
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Fussverkehr – Multimodalität / Wichtige Umsteigeknoten – Verlagerung Modal Split – Veloverkehr

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration				
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern				
– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schliessung von Netzlücken im kantonalen sowie im kommunalen Velowegnetz, Verdichtung des Fusswegnetzes				
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen				
– WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Erstellung einer separaten Veloinfrastruktur, kann der Veloverkehr separat vom motorisierten Individualverkehr verträglich geführt werden. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere der Velofahrenden wird erhöht.				
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch				
– WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch Netzergänzungen im Fuss- und Velowegnetz werden Grundlagen für die Verlagerung des Verkehrs auf den Fuss- und Veloverkehr (Verbesserung des Modal Splits) geschaffen				
Planungsstand und Finanzierung				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Laufmeter (FVV)		3085	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 9'250'000	CHF 7'120'000	CHF 2'130'000	0
	Bemerkungen: -			
Dokumente und Daten				
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Radwege im Kanton Uri (Baudirektion UR 2019) – Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal (Aft 2016) – Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024) 			

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
<p>FV5.1.1</p> <p>Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe</p>	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Erstfeld	SBB, Gemeindewerke Erstfeld	CHF 150'000
			
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>In der ersten Etappe wird der bestehende Dayweg von der Schlossbergstrasse bis zum Höheweg als Rad-/Gehweg um ca. 1.2 m auf 2.4 bis 2.5 m verbreitert. Die bestehende Bahnböschung muss hierfür teilweise aufgeschüttet werden. Es entsteht eine neue und direkte, vom MIV getrennte Anbindung an das Bahnhof- und Schularreal.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.2.4 (ARE-Code 1201.4.004) enthalten. Vgl. Kapitel 2 Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
<p>Leistungseinheit</p> <p>Laufmeter FVV</p>		<p>Anzahl</p> <p>280</p>	
<p>Meilensteine</p> <p>Durchführung Testplanung: 2021-2023</p> <p>Machbarkeit / Vorprojekt: 2029/2030</p> <p>Bauprojekt und Genehmigung: 2030</p> <p>Ausführung: ab 2032</p>		<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Gemeinde: CHF 150'000 (100 %)</p>	
<p>FV5.1.2</p> <p>Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe</p>	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Erstfeld	SBB, Gemeindewerke Erstfeld	CHF 200'000
			

	<p>Kurzbeschreibung In der zweiten Etappe wird der Fuss- und Veloweg Dayweg vom Höhweg bis zum Wasserschafsweg über 245 m verlängert und auf eine Breite von 2.4 m ausgebaut. Zusammen mit der ersten Etappe (vgl. FV5.1.1) wird eine Lücke im bestehenden Fuss- und Velowegnetz von Erstfeld geschlossen. Eine attraktive, sichere und vom MIV getrennte Anbindung an das Bahnhof- und Schulareal entsteht. <i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.2.4 (ARE-Code 1201.4.004) enthalten. Vgl. Kapitel 2 Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
	<p>Leistungseinheit Laufmeter FVV</p>	<p>Anzahl 245</p>		
	<p>Meilensteine Durchführung Testplanung: 2021-2023 Machbarkeit / Vorprojekt: 2029/2030 Bauprojekt und Genehmigung: 2031 Ausführung: ab 2032</p>	<p>Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 200'000 (100 %)</p>		
<p>FV5.1.3</p> <p>Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach</p>	<p>Federführung</p>	<p>Beteiligte</p>	<p>Kosten (exkl. MwSt.)</p>	
	<p>Kanton Uri (Aft)</p>	<p>Gemeinden Erstfeld und Silenen</p>	<p>CHF 2'900'000</p>	
				
	<p>Kurzbeschreibung Durch den Ausbau des bestehenden Trottoirs zum gemeinsamen Rad-/Gehweg wird die Infrastrukturlücke auf der Veloverbindung Reussdammweg geschlossen. Es entsteht eine durchgehende und sichere Veloverbindung zwischen Erstfeld und Silenen mehrheitlich abseits bzw. getrennt vom motorisierten Verkehr auf der Kantonsstrasse. <i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war als Teilmassnahme im AP4G FV4.3.2 (ARE-Code 1201.4.044) enthalten.</i> <i>Hinweis: Der im Prüfbericht AP4G bemängelte Konflikt mit einem bestehenden überregionalen Wildtierkorridor (UR-01) wurde geprüft: Im Bereich der aktuell bestehenden Netzlücke Steinbruch – Plattentalbach ist die Kantonsstrasse talseits gegen die Reuss auf einem kurzen Abschnitt durch eine hohe Stützmauer statisch abgestützt. Der Wildwechsel kann in diesem Abschnitt topographisch bedingt nicht stattfinden. Der Wildwechsel funktioniert vor und nach der Stützmauer. Das Amt für Jagd und Forst schätzt die geplante Verbreiterung nicht als Verschlechterung der Durchgängigkeit für Wildtiere ein. Im Rahmen der weiteren Massnahmenplanung wird das Amt für Jagd und Forst, AFJ weiterhin beigezogen werden.</i></p>			
<p>Leistungseinheit Laufmeter FVV</p>	<p>Anzahl 320</p>			
<p>Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Vorprojekt: 2028+ Projektierung: 2032-2036</p>	<p>Finanzierungsschlüssel Kanton: CHF 2'320'000 (80 %) Gemeinde Erstfeld: CHF 290'000 (10 %) Gemeinde Silenen: CHF 290'000 (10 %)</p>			

<p>FV5.1.4</p> <p>Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse</p>	<p>Federführung</p> <p>Kanton Uri (Aft)</p>	<p>Beteiligte</p> <p>Gemeinde Altdorf</p>	<p>Kosten (exkl. MwSt.)</p> <p>CHF 2'000'000</p>
			
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Im Streckenabschnitt zwischen Seedorferstrasse und dem Bahnhofplatz ist die Fahrbahnbreite für Velos im Mischverkehr bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h nicht verträglich. Durch den Ausbau des Strassenabschnitts wird die Sicherheit der Velofahrenden entlang dieser kantonalen Velohauptverbindung verbessert.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.1 (ARE-Code 1201.4.043) enthalten. Die Massnahme wurde in die beiden Massnahmen FV5.1.4 und FV5.1.5 unterteilt. Vgl. Kapitel 2 Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
<p>Leistungseinheit</p> <p>Laufmeter FVV</p>		<p>Anzahl</p> <p>550</p>	
<p>Meilensteine</p> <p>Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025 Projektierung: 2032-2036</p>		<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde: CHF 400'000 (20 %)</p>	
<p>FV5.1.5</p> <p>Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshof Ost – Bahnhof</p>	<p>Federführung</p> <p>Kanton Uri (Aft)</p>	<p>Beteiligte</p> <p>Gemeinde Altdorf</p>	<p>Kosten (exkl. MwSt.)</p> <p>CHF 2'000'000</p>
			

	<p>Kurzbeschreibung Die Fahrbahnbreite des südlichen Streckenabschnitts zwischen Kreisel Wysshus Ost und dem Bahnhofplatz ist für Velos im Mischverkehr bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. 60 km/h nicht verträglich. Die Sicherheit der Velofahrenden wird durch den Ausbau des Strassenabschnitts entlang der kantonalen Hauptverbindung verbessert. <i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.1 (ARE-Code 1201.4.043) enthalten. Die Massnahme wurde in die beiden Massnahmen FV5.1.4 und FV5.1.5 unterteilt. Vgl. Kapitel 2 Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>		
	<p>Leistungseinheit Laufmeter FVV</p>	<p>Anzahl 1'000</p>	
	<p>Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2026 Projektierung: 2032-2036</p>	<p>Finanzierungsschlüssel Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde: CHF 400'000 (20 %)</p>	
<p>FV5.1.6 Altdorf / Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse</p>	<p>Federführung</p>	<p>Beteiligte</p>	<p>Kosten (exkl. MwSt.)</p>
	<p>Kanton Uri (AfT)</p>	<p>Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinden Flüelen und Altdorf</p>	<p>CHF 2'000'000</p>
			
	<p>Kurzbeschreibung Die Giessenstrasse bzw. der Weg entlang der Giessenstrasse ist zwischen ARA und Allmendstrasse sehr schmal ausgestaltet (1.5 m). Begegnungsfälle sind nicht gegeben, Konflikte entstehen. Der zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Der bestehende Weg wird zu einem gemeinsamen Rad-/Gehweg ausgebaut. Die Verbindung über den Autobahnanschluss und die Weilerzufahrt wird für Fuss- und Veloverkehr sicher gestaltet. <i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.3 (ARE-Code 1201.4.043) enthalten. Vgl. Kapitel 2 Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>		
	<p>Leistungseinheit Laufmeter FVV</p>	<p>Anzahl 1'400</p>	
	<p>Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2026 Projektierung: 2032-2036</p>	<p>Finanzierungsschlüssel Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde Flüelen: CHF 200'000 (10 %) Gemeinde Altdorf: CHF 200'000 (10 %)</p>	

5.2 GV5.1: Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum (B-Horizont)

Diese Massnahmen dienen der Aufwertung und der Sicherheit im Strassenraum. Sie Massnahmen können sich sowohl auf einzelne Stellen als auch auf ganze Strassenabschnitte beziehen. Sie werden pauschal pro Leistungseinheit (pro Quadratmeter oder pro Laufmeter) vom Bund mitfinanziert. Für grössere Massnahmen wird in der Regel ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) verlangt.

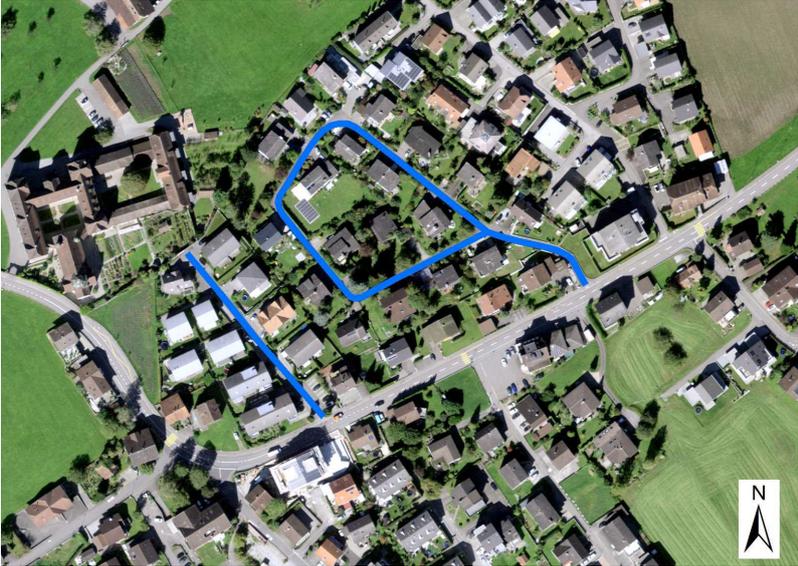
Die folgenden Teilmassnahmen sind im B-Horizont vorgesehen. Im A-Horizont sind keine Massnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum vorgesehen.

Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum B-Horizont		GV5.1
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung und Sicherheit Strassenverkehr
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Perimeter Einzelmassnahme Legendeninhalt Teilstrategiekarte Hauptachse (international - regional) mit Anschluss Hauptachse (national - lokal) Erschliessungsachse (regional - lokal) Erschliessungsachse (lokal) Ortsdurchfahrten / zentrale Hauptachsen aufwerten Zentrum entlasten Zentrum verträglicher gestalten Potenzialgebiete verkehrsberuhigte Zonen (T30/Begegnungszone) - Teile bereits umgesetzt Park + Ride an multimodaler Drehscheibe Ortskern Entwicklungsschwerpunkt (Wohnen / Arbeiten) 		
Ausgangslage		
Im Rahmen des AP 5G wurde eine systematische Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Diverse Schwachstellen und Sicherheitsdefizite wurden ermittelt und hinsichtlich ihrer Schwere und Umsetzungshorizont priorisiert. Die Schwachstellen im Strassenraum schränken die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs ein.		
Konzeption		
Schwachstellen und Defizite im Strassenraum können mit betrieblichen und gestalterischen Anpassungen behoben und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Dabei handelt es sich insbesondere um Geschwindigkeitsreduktionen und Strassenraum- bzw. Platzgestaltungen. Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Teilmassnahmen:		
<ul style="list-style-type: none"> - GV5.1.1 Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd - GV5.1.2 Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf 		

<ul style="list-style-type: none"> – GV5.1.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden/Gandermatt 				
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]				
Zukunftsbild und Ziele				
<p>Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Strassenräume im Siedlungsgebiet, insbesondere im Zentrum, siedlungsverträglich gestaltet sind. Mittels Aufwertungsmassnahmen wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Koexistenz im Strassenraum verbessert. Der Strassenraum, insbesondere das Zentrumsgebiet wird umfeld- und umweltverträglich gestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Ortsbildqualitäten werden dabei erhalten bzw. weiter gestärkt.</p>				
Teilstrategie				
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert bestreben und gestalten – FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum 				
Handlungsbedarf				
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufenthaltsqualität und Freiräume – Verkehrssicherheit – Gestaltung Strassenräume 				
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]				
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die Verkehrsberuhigung wird die Längsverbinding sowie Querbarkeit der Strasse für den Fussverkehr verbessert. Der Veloverkehr kann verträglich abgewickelt werden. <p>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Verkehrsberuhigung der Strassenabschnitte minimiert die Trennwirkung der Strassenräume im Zentrum. <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 3.1: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Temporeduktion verbessert die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und verbessert die Sicherheit im Strassenraum. <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit bzw. Verkehrsberuhigung minimiert die Lärmbelastung des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet 				
Planungsstand und Finanzierung				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit			Anzahl / Einheit
	Quadratmeter Umsetzungsbereich (oder: Länge*10m) (BGK)			3800
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 1'600'000	CHF 450'000	CHF 1'150'000	0
Bemerkungen: ---				
Dokumente und Daten				
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (2024) – Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld (2022) – Machbarkeitsstudie (2025) 			

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
GV5.1.1 Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft)	CHF 1'000'000
			
	<p>Kurzbeschreibung Aufgrund der zu schmalen Fahrbahnbreite im Bereich Kirchplatz-Gosmermarkt, der gefahrenbelasteten Einmündung vom Kirchplatz in die Kantonsstrasse und den Planungen des QPG Pfarmätteli wird der Strassenzug neugestaltet. Die Verkehrsführung sowie die konkrete Gestaltung des Strassenraums wird im Rahmen der Erarbeitung eines Vorprojekts geklärt.</p>		
Leistungseinheit Quadratmeter Umsetzungsbereich		Anzahl 1600	
Meilensteine Siedlungsleitbild: 2025		Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 1'000'000	
GV5.1.2 Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Erstfeld	CHF 500'000
			
	<p>Kurzbeschreibung Entlang der Gotthardstrasse im Bereich Oberdorf ist aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und engen Bebauung Konfliktpotential vorhanden. Mit dem Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit kann die Fahrbahn verschmälert und das einseitig bestehende Trottoir verbreitert werden. Die unübersichtlichen Ausfahrten der Gassen werden entschärft.</p>		
Leistungseinheit		Anzahl	

	Quadratmeter Umsetzungsbereich		4100
	Meilensteine Testplanung: 2022 Machbarkeitsstudie: 2025		Finanzierungsschlüssel Kanton: CHF 450'000 (90%) Gemeinde: CHF 50'000 (10%)
GV5.1.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden/Gandermatt	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Seedorf	---	CHF 100'000
			
Kurzbeschreibung			
<p>In Seedorf existieren mit der Unteren Feldgasse, der Oberen Feldgasse/Blumenfeldstrasse und der Bodenwald-/Studenstrasse bereits mehrere Tempo 30- und mit der Wydenmatt eine Begegnungszone. Durch die Massnahme werden die Seedorfer Wohnquartiere flächendeckend verkehrsberuhigt. Im Laufe der Erarbeitung wird ein Variantenentscheid zwischen Tempo 30- oder Begegnungszone gefällt. Aufgrund der Abhängigkeit mit der Verkehrsberuhigung der Kantonsstrasse (GV5.10) wird die Massnahme im B-Horizont ausgeführt.</p>			
Leistungseinheit Quadratmeter Umsetzungsbereich		Anzahl 4'700 – punktuelle Massnahmen	
Meilensteine Projektierung: 2025 Realisierung: 2032		Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 100'000 (100 %)	

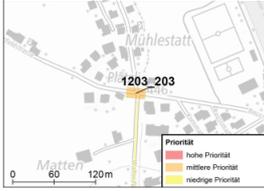
5.3 ÖV5.1: Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur (A-Horizont)

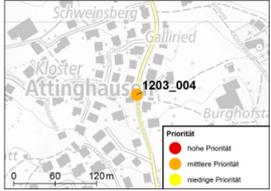
Bushaltestellen sollen bezüglich Zugänglichkeit zu Fuss und dem Komfort möglichst attraktiv sein. Die Massnahmen zur Aufwertung der Bushaltestellen beheben dabei vorwiegend Schwachstellen, die im Rahmen der Schwachstellenanalyse im Fussverkehr (Alltagsnetz) erkannt wurden. Massnahmen zur behindertengerechten Ausgestaltung von Bushaltestellen (BehiG) werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme nicht bewertet und mitfinanziert. Die folgenden Teilmassnahmen sind im A-Horizont vorgesehen.

Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur A-Horizont		ÖV5.1
Priorität AP 5G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestelle
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Ausgangslage		
Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Dabei wurden bei verschiedenen Bushaltestellen im Agglomerationsperimeter Defizite in der Sicherheit sowie der Zugänglichkeit für den Fussverkehr erhoben. Dies umfasst einerseits fehlende oder schmal ausgestaltete Wartebereiche für die ÖV-Nutzenden, wodurch die Sicherheit minimiert ist und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Andererseits fehlen häufig punktuelle Querungsstellen, was insbesondere bei stark befahrenen Strassenabschnitten die Zugänglichkeit der Haltekanten für den Fussverkehr einschränkt. Weiter ist die Mehrheit der bestehenden Bushaltestellen nicht den Bedürfnissen gerecht ausgestaltet.		

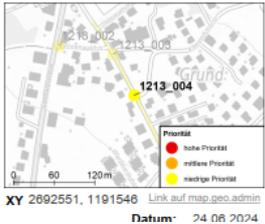
Konzeption				
<p>Defizite in Sicherheit und Zugänglichkeit können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen des Strassenraums sowie Erstellung von Querungen behoben werden. Ausserdem müssen die Bushaltestelle nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) baulich angepasst werden, sodass mobilitätseingeschränkte den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Die Anpassungen gemäss BehiG sind nicht Bestandteil der aufgeführten Kosten. Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Teilmassnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ÖV5.1.1 Attinghausen: Bushaltestelle Plätzli – ÖV5.1.2 Attinghausen: Bushaltestelle Galliried – ÖV5.1.3 Bürglen: Bushaltestelle Brügg – ÖV5.1.4 Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten – ÖV5.1.5 Schattdorf: Bushaltestelle Grund 				
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]				
Zukunftsbild und Ziele				
<p>Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr gewährleistet und die Ausgestaltung der Bushaltestelle den Bedürfnissen entsprechend ist. Dadurch wird die Benutzerfreundlichkeit des ÖV gesteigert und die Sicherheit für den Fussverkehr verbessert.</p>				
Teilstrategie				
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern – FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz 				
Handlungsbedarf				
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Fussverkehr – Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten – Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss 				
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration				
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen wird für den Fussverkehr verbessert. – WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Erreichbarkeit des ÖV wird verbessert, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit an den ÖV-Haltestellen wird erhöht. Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden reduziert. <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Aufwertung der Haltestellen u.a. Bereitstellung eines baulich abgetrennten Warteraums bzw. Ein- und Ausstiegsfläche oder die Verbreiterung des Wartebereichs wird die Sicherheit der ÖV-Nutzenden sowohl objektiv wie auch subjektiv erhöht. <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch Aufwertung der ÖV-Haltestellen und Verbesserung der Zugänglichkeit werden Grundlagen für die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (Verbesserung des Modal Splits) geschaffen. 				
Planungsstand und Finanzierung				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Anzahl Haltestellen		7	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 2'650'000	0	CHF 2'650'000	0
Bemerkungen: -				
Dokumente und Daten				
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal (2024) – Konzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Uri (2024) 			

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen			
ÖV5.1.1 Attinghausen, Bushaltestelle Plätzli	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (AfT)	CHF 300'000
	Nr: 1203_203 Gemeinde: Attinghausen Ortsbezeichnung: Reussstrasse / Feldstrasse		mittlere Priorität
	Schwachstelle Art der Schwachstelle: andere Querung: mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit Längsverbindung: fehlende Längsverbindung Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle MIV Orientierung: Defizitbeschreibung: Überdimensionierter verkehrsorientierter Knoten, Längsverbindung baulich nicht abtrennt (überfahrbar), fehlender Warteraum Bushaltestelle, Randabschluss mangelhaft (nicht ertastbar)		
			
Kurzbeschreibung Die Bushaltestelle Plätzli liegt im Knoten Reuss- / Feldstrasse, eine Haltekante ist nicht vorhanden. Weiter besteht kein befestigter, baulich abgetrennter, geschützter Wartebereich, wodurch ÖV-Nutzende auf der Grünfläche oder im Strassenraum warten müssen. Gesamte Kreuzung (inkl. Haltestelle) wird in Bezug auf die Verkehrssicherheit überprüft und verbessert.			
Leistungseinheit Anzahl Haltestellen		Anzahl 1	
Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2026+ Erstellung Konzept frühestens ab Jahr 2026 Umsetzung ab 2028		Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 300'000 (100 %)	

<p>ÖV5.1.2</p> <p>Attinghausen, Bushaltestelle Galliried</p>	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (AFT)	CHF 300'000
	<p>Nr: 1203_004 Gemeinde: Attinghausen</p> <p>Ortsbezeichnung: Walter-Fürststrasse</p>		mittlere Priorität
	<p>Schwachstelle</p> <p>Art der Schwachstelle: Bushaltestelle Querung: fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit Längsverbinding: andere Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle MIV Orientierung: Defizitbeschreibung: Fehlender Warteraum bei Bushaltestelle: Ausstieg / Warteraum direkt auf Strasse, Konflikt mit motorisiertem Verkehr; fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit bei Bushaltestelle: Zugang zu OV nicht gegeben</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>XY 2690655, 1190894 Link auf map.geo.admin</p> <p>Datum: 20.06.2024</p> </div> </div>		
<div style="display: flex;">   </div>			
<p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Haltestelle Galliried liegt im Knoten der Walter-Fürst-Strasse und dem Klosterweg, eine Haltekante besteht nicht. Weiter besteht kein baulich abgetrennter, geschützter Warteraum, ÖV-Nutzende müssen im Strassenraum warten. Der Zugang zum ÖV ist aufgrund fehlender Längs- und Querverbindungen für den Fussverkehr nicht gegeben. Im Rahmen Sanierungsarbeiten wird der Strassenraum inkl. Bushaltestelle neugestaltet.</p>			
<p>Leistungseinheit</p> <p>Anzahl Haltestellen</p>		<p>Anzahl</p> <p>1</p>	
<p>Meilensteine</p> <p>Schwachstellenanalyse: 2024 Erstellung Konzept der Sanierungsarbeiten: ab 2026 Umsetzung ab 2028</p>		<p>Finanzierungsschlüssel</p> <p>Gemeinde: CHF 300'000 (100 %)</p>	

ÖV5.1.3 Bürglen, Bushaltestelle Brügg inkl. Prüfung von Fahrregime	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft)	CHF 1'500'000
	Kurzbeschreibung Die Bushaltestelle Brügg dient der ÖV-Erschliessung der Seilbahnen und ist gemäss Konzept Verkehrsdrehscheiben eine lokale Drehscheibe Freizeit. Aktuell bestehen keine Haltekanten und kein geschützter, baulich abgetrennter Wartebereich. Die Busausfahrt erfolgt über die Schächen-Brücke. Im Zuge von Abklärungen will die Gemeinde prüfen, ein neues Fahrregime einzuführen u.a. mit der Neuordnung der Bushaltestelle, womöglich auf der Fahrbahn.		
	Leistungseinheit Anzahl Haltestellen	Anzahl 1	
Meilensteine Gesamtrevision Ortsplanung Zustandserfassung und -beurteilung: 2025 Umsetzung ab 2028	Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 1'500'000 (100 %)		
ÖV5.1.4 Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (Aft)	CHF 300'000
	Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal Nr: 1213_011 Gemeinde: Schattdorf Ortsbezeichnung: Adlergartenstrasse mittlere Priorität		
	Schwachstelle Art der Schwachstelle: Bushaltestelle Querung: Längsverbindung: Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle Fussverkehr Orientierung: Strassenklassierung: Sign. Geschwindigkeit: 50 km/h Defizitbeschreibung: Warteraum zu schmal ausgestaltet (Engstelle < 1m)		
Kurzbeschreibung Die Warterräume der Bushaltestellen sind mangelhaft da schmal ausgestaltet, es entstehen Konflikte zwischen Wartenden und Vorbeigehenden. Der Trottoirabschnitt ist nicht für alle Personen passierbar (Engstelle < 1.0 m). Im Rahmen der Strassenanierung wird der Strassenraum umgestaltet, die Fussverkehrsinfrastruktur verbreitert und die Haltestelle sicher und bedürfnisgerecht ausgestaltet.			
Leistungseinheit Anzahl Haltestellen	Anzahl 2		

	Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab 2028		Finanzierungsschlüssel Gemeinde: CHF 300'000 (100 %)
ÖV5.1.5 Schattdorf: Bushaltestelle Grund	Federführung Gemeinde Schattdorf	Beteiligte Kanton Uri (AfT)	Kosten (exkl. MwSt.) CHF 250'000
	Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal Nr: 1213_004 Gemeinde: Schattdorf Ortsbezeichnung: Dorfstrasse niedrige Priorität		
Schwachstelle Art der Schwachstelle: Bushaltestelle Querung: fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit Längsverbinding: Längsverbinding schmal (1.70 - 2.00 m) Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle ÖV Orientierung: Defizitbeschreibung: Warteraum zu schmal ausgestaltet, fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit bei Bushaltestelle			
			
			
Kurzbeschreibung Der Warteraum ist zu schmal ausgestaltet, wodurch Konflikte zwischen Wartenden und Vorbeigehenden entstehen. Weiter fehlt eine punktuelle Querungsmöglichkeit, um den Zugang zu den Haltekanten für den Fussverkehr zu gewährleisten. Im Rahmen einer Strassensanierung wird der Strassenraum umgestaltet, die bestehenden Defizite behoben und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessert.			
	Leistungseinheit Anzahl Haltestellen	Anzahl 2	
	Meilensteine Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab 2028		Finanzierungsschlüssel Gemeinde: 250'000(100 %)

5.4 ÖV5.2: Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur (B-Horizont)

Die folgenden Teilmassnahmen zur Aufwertung der Businfrastruktur sind im B-Horizont vorgesehen.

Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur B-Horizont		ÖV5.2
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestelle
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>The map displays the bus network around Bürglen, including routes to Seedorf, Attinghausen, Schattdorf, and Haldi. Two specific measures are highlighted with callouts: ÖV5.2.1 at Attinghausen (Seilbahn / Brüsti) and ÖV5.2.2 at Bürglen (Bushaltestelle Dorf). The legend defines symbols for bus main routes, bus fine connections, regional express bus lines, train lines with stations, multimodal transfer points, local leisure transfer points, cable cars with access functions, cable cars for tourism/leisure, ship connections, development focus areas (residential/work), central areas, and permeable and safe pedestrian and bicycle networks.</p>		
Ausgangslage		
<p>Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Dabei wurden bei verschiedenen Bushaltestellen im Agglomerationsperimeter Defizite in der Sicherheit sowie der Zugänglichkeit für den Fussverkehr erhoben. Dies umfasst einerseits fehlende oder schmal ausgestaltete Wartebereiche für die ÖV-Nutzenden, wodurch die Sicherheit minimiert ist und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Andererseits fehlen häufig punktuelle Querungsstellen, was insbesondere bei stark befahrenen Strassenabschnitten die Zugänglichkeit der Haltekanten für den Fussverkehr einschränkt. Weiter ist die Mehrheit der bestehenden Bushaltestellen nicht den Bedürfnissen gerecht ausgestaltet.</p>		
Konzeption		
<p>Defizite in Sicherheit und Zugänglichkeit können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen des Strassenraums sowie Erstellung von Querungen behoben werden. Ausserdem müssen die Bushaltestelle</p>		

nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) baulich angepasst werden, sodass mobilitäts- eingeschränkte den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Die Anpassungen gemäss BehiG sind nicht Be- standteil der aufgeführten Kosten. Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Teilmassnahmen:

- ÖV5.2.1 Attinghausen: Bushaltestelle Seilbahn
- ÖV5.2.2 Bürglen: Bushaltestelle Dorf

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr gewährleistet und die Ausgestaltung der Bushaltestelle den Bedürfnissen entsprechend ist. Dadurch wird die Benutzerfreundlichkeit des ÖV gesteigert und die Sicherheit für den Fussverkehr verbessert.

Teilstrategie

- Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
 - ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern
 - FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

- Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:
- Verkehrssicherheit
 - Fussverkehr
 - Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten
 - Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Zugänglichkeit der ÖV- Haltestellen bzw. der lokalen Drehscheibe Freizeit wird für den Fussverkehr verbessert.
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Erreichbarkeit des ÖV wird verbessert, die Aufent- haltsqualität und Sicherheit an den ÖV-Haltestellen wird erhöht. Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilneh- menden werden reduziert.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:

- WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Aufwertung der Haltestellen u.a. Bereitstellung eines baulich abgetrennten Warteraums bzw. Ein- und Ausstiegsfläche oder die Verbreiterung des Wartebereichs wird die Sicherheit der ÖV-Nutzenden sowohl objektiv wie auch subjektiv erhöht.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

- WK4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch Aufwertung der ÖV-Haltestellen und Verbesserung der Zugänglichkeit werden Grundlagen für die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (Verbesserung des Modal Splits) geschaffen.

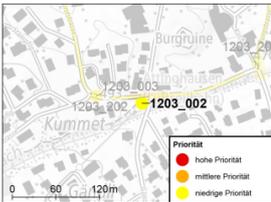
Planungsstand und Finanzierung

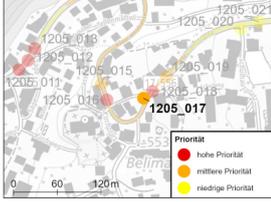
Leistungseinhei- ten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Anzahl Haltestellen		3	
Anrechenbare Kosten / Finanzie- rungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 600'000	CHF 500'000	CHF 100'000	
Bemerkungen: ---				

Dokumente und Daten

Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal (2024) – Konzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Uri (2024)

Nachfolgend sind die Teilmassnahmen in je einem Massnahmenblatt beschrieben.

Teilmassnahmen				
ÖV5.2.1 Attinghausen, Bushaltestelle Seilbahn	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)	
	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (AfT)	CHF 100'000	
	Nr: 1203_002 Gemeinde: Attinghausen Ortsbezeichnung: Burgstrasse		niedrige Priorität	
Schwachstelle Art der Schwachstelle: Bushaltestelle Querung: Längsverbindung: andere Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle ÖV Orientierung: Defizitbeschreibung: Warteraum Haltestelle mangelhaft: Warteraum baulich nicht abgetrennt, zu schmal ausgestaltet, unklare Situation Fussverkehr				
		 <p>XY 2690768, 1190713 Link auf map.geo.admin Datum: 20.06.2024</p>		
				
		LEGENDE Drehscheiben Typen <ul style="list-style-type: none"> ● Zentrale Drehscheibe ● Regionale Drehscheibe ● Lokale Drehscheibe ● Drehscheibe mit Netzfunktion ● Lokale Drehscheibe Freizeit 		
Kurzbeschreibung Die Bushaltestelle Attinghausen, Seilbahn dient als ÖV-Knoten zur Seilbahn Brüsti und ist gemäss Konzept Verkehrsdrehscheiben eine lokale Drehscheibe Freizeit. Es besteht aktuell kein baulich abgetrennter Warteraum. Durch die verkehrorientierte Gestaltung sind die Fussverkehrsführung und der Zugang zur Bushaltestelle nicht gegeben. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist eingeschränkt.				
Leistungseinheit		Anzahl		
Anzahl Haltestellen		1		
Meilensteine		Finanzierungsschlüssel		
Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab Jahr 2032		Gemeinde: CHF 100'000		

ÖV5.2.2 Bürglen: Bushaltestelle Dorf	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MwSt.)
	Kanton Uri (AFT)	Gemeinde Bürglen	CHF 500'000
Nr: 1205_017 Gemeinde: Bürglen UR Ortsbezeichnung: Klausenstrasse (Dorfplatz)		mittlere Priorität	
Schwachstelle			
Art der Schwachstelle: Bushaltestelle Querung: Längsverbinding: Gestaltung: mangelhafter Warteraum Sicherheit: Konfliktstelle MIV Orientierung: Defizitbeschreibung: Warteraum in Konflikt mit öffentlichen Parkplätze (nicht baulich abgetrennt, überfahrbar), unklare Situation		 <p> XY 2693373, 1192321 Link auf map.geo.admin Datum: 24.06.2024 </p>	
 <p style="font-size: small;">P43b.jpg</p>		 <p style="font-size: small;">P43c.jpg</p>	
Kurzbeschreibung			
Aktuell wird die bestehende Bushaltestelle Bürglen, Dorf, die sich auf dem Dorfplatz befindet von beiden Seiten talwärts und bergwärts angefahren, wobei der Ein- und Ausstieg im Strassenraum bzw. auf den Platz erfolgt. Aufgrund der Haltestellenlage mitten auf dem Dorfplatz besteht für Fahrgäste kein geschützter, baulich abgetrennter Warteraum. Die ÖV-Haltestelle bzw. der Ein- und Ausstiegsbereich liegt zudem im Konflikt mit den Parkplätzen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse sowie der allgemein begrenzten Platzverhältnisse (geometrische Anfahrt) am Dorfplatz sind zwei richtungstrennte Halteebenen an alternativen Standorten notwendig. Im Rahmen der Umgestaltung der Haltestellen wird der Zugang für alle gewährleistet und die Sicherheit verbessert. Die Umgestaltung erfolgt in Abhängigkeit mit der Überbauung Pfarmättli.			
Leistungseinheit		Anzahl	
Anzahl Haltestellen		2	
Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
Schwachstellenanalyse: 2024 Siedlungsleitbild: 2025 Massnahmenerarbeitung, Variantenstudie: 2025+ Umsetzung ab 2032		Kanton: CHF 500'000	

6 Verkehr: Einzelmassnahmen und Eigenleistungen

Als Einzelmassnahmen werden grössere oder sehr wichtige Massnahmen eingebracht. Die Massnahmen stützen sich auf das regionale Gesamtverkehrskonzept (insbesondere WOV und flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung), die vorhanden kommunalen Verkehrskonzepte (Altdorf und Schattdorf), den kantonalen Richtplan, den kantonalen Verkehrsplan, das Konzept Verkehrsdrehscheiben und die Schwachstellenanalyse im Fuss- und Veloverkehr. Nicht eingebracht werden die im Rahmen des Kantonalen Klimaschutzkonzepts (KLUR) definierten Massnahmen im Verkehr.

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

6.1 Kapazität Strasse

6.1.1 GV5.2: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B

Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B		GV5.2
Priorität AP 5G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.010	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Kapazität Strasse Erschliessungsstrassen
Federführung	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Ausgangslage		
<p>Das Gebiet Werkmatt Uri ist Teil des ESP Uner Talboden umfasst eine Fläche von rund 120'000 m² und ein Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen. Das Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf und ist für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen (siehe FV4.2.1 ARE-Code 1201.4.004). Die Versorgung mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrserschliessung wurden in einer ersten Etappe an die neuen Kapazitäten und die aktuellen Vorschriften angepasst. Somit sind seit 2018 in der südlichen Arealhälfte, beim künftigen Halbanschluss A2, baubereite und erschlossene Parzellen zum Verkauf bereit.</p>		

Der Quartiergestaltungsplan stellt für die Werkmatt Uri hohe qualitative Ansprüche an verdichtetes Bauen und Arbeitsplatzdichte. Er soll sicherstellen, dass hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Die Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das etappenweise in den nächsten Jahrzehnten umgesetzt werden soll. Der Kanton Uri hat in der Werkmatt Uri inzwischen fünf Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben (siehe Siedlungsmassnahme S5.4). Baustart der verschiedenen Bauprojekte erfolgt zwischen 2025 und 2027.

Die Siedlungsentwicklung erfordert zusätzliche Strassen- und Werkleitungsinfrastrukturen. Nicht alle Elemente des Gesamterschliessungsprojekts sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt notwendig. Die Umsetzung der zweiten Etappe soll daher in zwei Teiletappen 2A und 2B erfolgen. So kann die Erschliessung flexibel an die Entwicklung des Areals angepasst werden.

Inhalt

Die Etappe 2B entspricht dem genehmigten und behördenverbindlichen QGP. Das Verkehrskonzept stellt eine gute Erschliessung des Areals durch den MIV mit direktem Anschluss an den künftigen Autobahn-Halbanschluss A2 sowie an die neue West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) sicher. Zudem sind eine arealintern abgestimmte Verkehrsführung sowie Begegnungszonen mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil vorgesehen. Durch die Erstellung der zentralen Bushaltestelle (siehe Eigenleistung GV5.7 Erschliessungsetappe 2A) und die direkte Anbindung ans bestehende Fuss- und Velowegnetz wird die optimale Erschliessung der Werkmatt Uri mit den nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln gewährleistet.

In der Etappe sollen folgende baulichen Massnahmen umgesetzt werden:

- Bauliche Massnahmen an der Eduard-Züblin-Strasse
- Fertigstellung des Robert-Maillart-Platzes
- Bau eines Fuss- und Veloweges im Bereich der Eduard-Züblin-Strasse mit Anbindung an Bahnhof Altdorf
- Erstellung der Begegnungszonen entlang der Eduard-Züblin-Strasse

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die Massnahme war als Einzelmassnahme GV 4.5 (ARE-Code 1201.4.010) im AP4G im A-Horizont enthalten und wurde vom Bund in den B-Horizont zurückgestuft. Im Areal der Werkmatt Uri wurden seither weitere Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben. Entsprechende Bauprojekte sind in Planung. Die planerischen Vorarbeiten für die Auflage der nächsten Erschliessungsetappe wurden im Zeitraum 2022–2023 durchgeführt. Der Regierungsrat hat im Juni 2024 die Eingabe des Baubewilligungsgesuchs für die zweite Erschliessungsetappe sowie die Auslösung der Erschliessungsetappe 2A beschlossen. Das entsprechende Bauprojekt wurde anschliessend der Bewilligungsbehörde der Gemeinde Altdorf eingereicht. Diese hat die Baubewilligung per November 2024 erteilt.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt dazu bei, das Areal Werkmatt Uri optimal zu erschliessen. Es entsteht ein attraktives Arbeitsplatzgebiet, das direkt an das übergeordnete Strassennetz sowie an das ÖV-Netz angeschlossen und sowohl zu Fuss als auch mit dem Velo optimal erreichbar ist. Durch die Massnahme wird die Hauptverbindung im kantonalen Velowegnetz durchgängig, sicher und attraktiv.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
- MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Schlüsselareale entwickeln
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Arbeitsplatzgebiet, ESP

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Verbindung zur zentralen Drehscheiben Kantonsbahnhof Altdorf wird sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr verbessert. Nicht nur ins Areal aber über den ESP hinaus (Anbindung an kantonale Velohauptverbindung).
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Mit der Massnahme kann eine bestehende Netzlücke im kantonalen Velowegnetz geschlossen werden und es entstehen Anbindungen in die Agglomeration. Innerhalb des Areals entstehen Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, wodurch die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert wird.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Gebiet Werkmatt Uri des Entwicklungsschwerpunktes liegt an zentraler Lage in der Nähe des Kantonsbahnhofs und ist optimal für die verschiedenen Verkehrsmittel erschlossen.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen			
– WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Ausgestaltung der Strassenräume und die Einführung einer Begegnungszone wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für den Fussverkehr verbessert.			
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: Die Massnahme dient der verkehrlichen Erschliessung des ESP Urner Talboden. Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8). Abstimmungsanweisungen: – 4.3-1 Standorte Entwicklungsschwerpunkte – 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden – 5.3-3 Anpassungen Verkehrsanlagen Unteres Reusstal – 5.4-1 Sicherung der Leistungsangebote des Fernverkehrs nach Norden und Süden – 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte – 5.4-3 IR- und IC-Halte in Altdorf – 5.4-4 Reorganisation Busnetz		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: ÜM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf-Süd – AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) – AP 4G: S4.2.2 Kantonsbahnhof (Bereich Werkmatt), Altdorf – AP 4G: S4.5.1 ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf – AP 4G: S4.5.2 ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt – AP 4G: FV4.2.1 Altdorf: Umgestaltung und Erstellung Fuss-/Veloweg Reussacherstrasse – AP 5G: S5.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – AP 5G: S5.4.2 ESP Urner Talboden Sektor Werkmatt – AP 5G: GV5.7 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A		
Flächenbeanspruchung	Für die Realisierung der Erschliessung müssen Teile der heutigen Industriezone 2 (I2) in die Zone Verkehrsfläche innerhalb Bauzone (VF) überführt werden (ca. 13'500 m ²). Die erforderliche Abparzellierung erfolgte bereits im Zusammenhang mit der Umsetzung der ersten Erschliessungsetappe. Die entsprechende Anpassung des Nutzungsplans ist noch ausstehend. Diese soll im Rahmen der nächsten Revision erfolgen.		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Das Gebiet soll etappenweise zu einem dicht genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Die Entwicklung der Baufelder erfolgt laufend. Die Abstimmung mit den Siedlungsmassnahmen ist gewährleistet.		
Umweltverträglichkeit	Die Umweltverträglichkeit wurde im Rahmen der Erarbeitung des QGP geprüft und erforderliche Massnahmen werden umgesetzt. Es sind keine FFF betroffen.		
Planungsstand und Finanzierung (nur zur Mitfinanzierung beantragte Verkehrsmassnahmen)			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
	– Die Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf. Der Massnahmenbeschrieb (inkl. Planungsstand und weitere Schritte) ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt. – Weiter wurde mittel eine Vorstudie die Zweckmässigkeit der Entwicklung des Gebiets Eyschachen/Werkmatt geprüft und eine Sondernutzungsplanung erarbeitet (siehe Dokumente).		

	Planungsschritte Fertigstellung Bauprojekt Werkmatt (gesamtes Areal) Plangenehmigung/Baubewilligung Umsetzung erste Erschliessungsetappe Überarbeitung Bauprojekt (für Umsetzung Etappe 2A) Plangenehmigung/Baubewilligung (für Umsetzung Etappe 2)	Zeitplanung 2016 2016–2017 2018–2019 2023 2024												
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte Projektierung Plangenehmigung/Baubewilligung Finanzierung Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme	Zeitplanung 2027–2029 2029–2030 2027 2031 2032												
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Total</th> <th style="text-align: center;">Kanton</th> <th style="text-align: center;">Gemeinde/n</th> <th style="text-align: center;">Dritte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">CHF 3'817'000</td> <td style="text-align: center;">CHF 3'817'000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <i>Bemerkungen:</i> Grundstück: 30'000, Vorbereitungsarbeiten: 272'000, Hauptarbeiten 2'800'000, Baunebenkosten 370'000, Projektreserven 345'000 </td> </tr> </tbody> </table>	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte	CHF 3'817'000	CHF 3'817'000			<i>Bemerkungen:</i> Grundstück: 30'000, Vorbereitungsarbeiten: 272'000, Hauptarbeiten 2'800'000, Baunebenkosten 370'000, Projektreserven 345'000				
Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte											
CHF 3'817'000	CHF 3'817'000													
<i>Bemerkungen:</i> Grundstück: 30'000, Vorbereitungsarbeiten: 272'000, Hauptarbeiten 2'800'000, Baunebenkosten 370'000, Projektreserven 345'000														
Dokumente und Daten														
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen													
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Quartiergestaltungsplan Eyschachen (Volkswirtschaftsdirektion, 2014) – Bauprojekt Erschliessung Gebiet Eyschachen/Werkmatt (Bigler 2016/2024) 													

6.1.2 GV5.3: Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiesen

Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiesen		GV5.3
Priorität AP 5G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.009	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Kapazität Strasse, Erschliessungsstrassen
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	Kanton Uri (diverse Ämter)	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>The map shows the road network around Schattdorf, Bürglen, and Rossgiesen. A pink line indicates the perimeter of the individual measure. The legend defines various road types: international/regional main roads with junctions, national/local main roads, regional/local access roads, local access roads, village roads/central main roads, cantonal bicycle network, center relief, center friendly design, potential areas for traffic-calmed zones (T30/Begegnungszone), Park + Ride at multimodal interchange, village cores, and development focus points (residential/work). A 'P+R' symbol is also present on the map.</p>		
Ausgangslage		
<p>Das Gebiet Rossgiesen ist Teil des ESP Schattdorf / Bürglen und umfasst publikums- und verkehrsentensive Nutzungen wie das Einkaufszentrum Tellpark sowie den kantonalen Werkhof. Darüber hinaus ist es Standort zahlreicher nationaler wie internationaler Firmen (u. a. Dätwyler AG als grösste Arbeitsgeberin im Kanton). Das Gebiet entwickelt sich weiter: Verschiedene neue Industrie- und Gewerbebauten sind in den vergangenen Jahren entstanden oder aktuell in Planung. Das Gebiet Rossgiesen ist der einzige Standort im Kanton, an welchem neue verkehrsentensive Einrichtungen zulässig sind (vgl. Kantonaler Richtplan). Jedoch ist seine Anbindung aktuell für alle Verkehrsteilnehmenden unbefriedigend.</p> <p>Erschliessung MIV</p> <p>Das Gebiet ist heute ausschliesslich über zwei kleine Stichstrassen bzw. die Knoten Kastelen und Militärstrasse für den MIV erschlossen. Eine Variantenprüfung hat ergeben, dass sie die Kapazitäten, die die Gebietsentwicklung künftig erforderlich macht, nicht zur Verfügung stellen können. Obwohl die Kantonsstrasse (K24 / Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse) mit Anbindung an die WOV und den Halbanschluss Altdorf Süd direkt am Gebiet entlangführt, erfolgt die Anfahrt des MIV über das tieferklassifizierte Strassennetz im Gewerbe- und Wohngebiet. Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und die Vernetzung mit dem benachbarten Gewerbegebiet Ried ist nicht gegeben, da die Stille Reuss die Gebiete grossflächig trennt.</p> <p>Die aktuelle Erschliessung steht im Widerspruch zu den geplanten oder bereits erstellten flankierenden Massnahmen (FlaMa) im Zusammenhang mit der WOV. Um den Durchgangsverkehr durch das Siedlungsgebiet von Schattdorf zu reduzieren (Mehrverkehr auf Dorfstrasse gemäss Verkehrsmodell), gilt es, das Gebiet Rossgiesen mit seinen verkehrsentensiven Einrichtungen künftig gut an das übergeordnete Strassennetz anzubinden.</p>		

Die Militärstrasse (GV4.2, ARE-Code 1201.4.007) wurde 2024 in Eigenleistung erneuert und ist Basis für die weiteren Planung im Perimeter.

Erschliessung ÖV

Das Gebiet ist über je eine Bushaltestelle im Osten und Westen für den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestellen sind jeweils ca. 500 m vom Zentrum des Gebiets entfernt. Die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Nutzungen mit dem öffentlichen Verkehr ist wenig attraktiv.

Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Über einen gemeinsamen Fuss- und Veloweg (kantonale Velohauptverbindung) entlang der Stillen Reuss wird das Gebiet Rossgliessen für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Erschliessung des Gewerbegebiet Ried auf der gegenüberliegenden Seite der Stillen erfolgt für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Hauptverkehrsstrasse (Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse) und weiter über die Riedstrasse ins Gebiet. Während für den Fussverkehr einseitig eine Infrastruktur besteht, wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Die Führung im Mischverkehr ist unverträglich und das Gefahrenpotential aufgrund der Verkehrsbelastung und des Schwerverkehrs erhöht. Es bestehen zahlreiche Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr. Entlang des gesamten Gebiets bestehen keine Querungsmöglichkeiten über das Gewässer, wodurch die Anbindung zwischen Gebiet Rossgliessen und Gewerbegebiet Ried sowie das angrenzende Wohngebiet fehlt. Die fehlende Verbindung bildet eine Netzlücke zwischen kantonaler Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss und der Nebenverbindung durch das Ried in Richtung Erstfeld.

Inhalt

Die Massnahme beinhaltet den Bau eines Kreisels auf der Rynächtstrasse mit Anschluss an das Industrie- und Gewerbegebiet Rossgliessen via Brücke über die Stille Reuss. Der Anschluss verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets sowohl für den motorisierten Verkehr wie auch für den Fuss- und Veloverkehr erheblich. Ausserdem bildet die Infrastruktur die Grundlage für die verbesserte Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr (siehe ÖV 5.3). Weiter trägt der Knoten Rossgliessen unterstützend zur WOV dazu bei, Schattdorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Gleichzeitig hat die Anbindung Auswirkungen auf die Verkehrslenkung im Unteren Reusstal und trägt wesentlich zur Gesamtwirkung des Verkehrssystems (WOV, Halbanschluss Altdorf Süd, Entlastung Siedlungsgebiete, Entlastung Knoten Kastelen etc.) bei, insbesondere mit Blick auf die geplante Entwicklung im Gebiet Rossgliessen.

Erschliessung MIV

Das Gebiet Rossgliessen wird über den neuen Knoten Rossgliessen ab der Hauptachse Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse über die Stille Reuss erschlossen. Die Anfahrt des MIV erfolgt damit direkt vom Halbanschluss Altdorf Süd, von der WOV oder von Erstfeld über die umklassierte nationale Hauptstrasse H2 (Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse). Der Verkehr wird dadurch möglichst lange auf dem übergeordneten Strassennetz abgewickelt und der Umweg über die Gotthard- und Militärstrasse wird nichtig. Folglich wird der bestehende Knoten Kastelen entlastet und die Wirkung der WOV zusätzlich unterstützt. Durch den Knoten Rossgliessen entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Gebiet Rossgliessen und dem Gewerbegebiet Ried. Die Brücke über die Stille Reuss bindet die beiden Gebiete zu einem grossen Ganzen zusammen. Mittels Knoten Rossgliessen und Anbindung über die Stille Reuss werden die Verkehrswege im und ins Gebiet kürzer und effizienter.

Erschliessung ÖV

Die Verbindung ab Rynächtstrasse über die Stille Reuss ins Gebiet Rossgliessen bildet die Grundlage für die verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Mittels angepasster Linienführung und neuer zusätzlicher Haltestelle im Bereich des Kreisels (neue Rossgliessenstrasse) wird die Erschliessung des Gebiets inkl. publikumsintensiven Nutzungen verbessert. Die neue Bushaltestelle ist Inhalt der Massnahme ÖV5.3

Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Der Kiesel ermöglicht eine optimale Querung der Rynächtstrasse sowie der Stillen Reuss. Der bestehende kantonale Fuss- und Veloweg wird neu via Brücke über die Stille Reuss mit dem Gewerbegebiet Ried und dem dahinterliegenden Wohngebiet verbunden. Es entsteht eine sichere und kurze West-Ost-Verbindung. Dies ist insbesondere für Schulkinder im Ried, in Dimmerschachen und Rynächt von grossem Vorteil. Weiter profitieren Arbeitnehmende im Gewerbegebiet Ried von der Nähe zu den zunehmenden Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten jenseits der Stillen Reuss. Durch die Schliessung der Netzlücke im kantonalen Velowegnetz entsteht eine direkte Verbindung abseits der Kantonsstrasse von Schattdorf nach Erstfeld in Richtung Süden bzw. nach Attinghausen in Richtung Norden. Die Fuss- und Veloverbindung durch das Gebiet Ried ist Bestandteil der Massnahme GV5.8 (Massnahme GV4.3 ARE-Code 1201.4.008).

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Das Projekt rund um den Knoten Rossgliessen war als Massnahme GV4.4 (ARE-Code 1201.4.009) Teil des AP 4G. Im Rahmen des Prüfprozesses wurde die Massnahme vom Bund vom A-Horizont in den B-Horizont zurückgestuft. Das Projekt wurde seitdem weiterentwickelt:

- Die Massnahme GV4.2 (ARE-Code 1201.4.007) «Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung» wurde in Eigenleistung im Jahr 2024 umgesetzt. Diese Massnahme war notwendig, um neben der technischen Aufwertung die Verkehrsflüsse während des Baus des Knotens Rossgliessen aufrecht zu erhalten.
- Die Massnahme GV4.3 (ARE-Code 1201.4.008) «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» wird zeitnah als Eigenleistung durch die Gemeinde Schattdorf umgesetzt. Diese Massnahme ist zentral im Hinblick auf die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs im Gebiet Ried / Rossgliessen. Die in diesem Projekt (Massnahme GV5.3) beschriebene Brücke über die Stille Reuss verbindet beide Gebiete und gewährleistet nach der Umsetzung beider Projekte eine sichere Vernetzung zwischen Schattdorf und Erstfeld für den Fuss- und Veloverkehr.
- Abweichend vom Vorprojekt konnte in der Zwischenzeit eine andere Lösung bezüglich der Brücke Stille Reuss definiert werden. Diese wird anders als in der Vorstudie beschrieben, als Druckbrücke ausgeführt. Aufgrund der Druckbrücke muss das Kieselbauwerk nicht um ca. 2.00m angehoben werden, sondern kann auf der heutigen Terrainhöhe erstellt werden. Dies beeinflusst das Landschaftsbild optimal, fördert die Quervernetzung von Tieren und senkt die Kosten des Projektes. Diese Projektoptimierung wurde bereits mit dem Kanton (Tiefbau, Hochwasserschutz, Amt

für Umwelt) besprochen und auf Stufe Vorprojekt als genehmigungsfähig beurteilt. Ein technischer Bericht, sowie eine Aktennotiz liegen bei.

- Eine Etappierung des Projektes wurde beschlossen.
- Die Stimmberechtigten haben den Planungskredit in Höhe von 500'000 CHF für das Vorprojekt zum Infrastrukturprojekt Knoten Rossgiessen genehmigt.

Hinsichtlich der im Prüfbericht des AP4G bemängelten Punkte wurden folgende Bestandteile der Massnahme überprüft und angepasst:

- Ungenügender Planungsstand: Die Vorstudie wurde abgeschlossen. Aktuell bereiten der Kanton und die Gemeinde Schattdorf die Submission der Ingenieurarbeiten vor. Diese sollen noch 2025 vergeben werden.
- Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Das Kosten-Nutzen Verhältnis (vgl. Prüfbericht, S. 11) wurde durch die Überarbeitung des Projekts verbessert. Zusätzlich wurde geprüft, ob Möglichkeiten bestehen, das Kreiselbauwerk tiefer zu bauen als ursprünglich angedacht. Die Prüfung zeigte, dass mittels einer Druckbrücke der Kreisel nicht wie bis anhin geplant auf 2 m über das heutige Niveau angehoben werden muss. Daher fügt sich das Bauwerk wesentlich harmonischer in die bestehende Landschaft ein. Der tiefere Kreisel erlaubt es, die Kosten etwas zu senken und die Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu minimieren. Die gleichzeitige Sanierung der K24 Rynächtstrasse schafft zahlreiche Synergien, die sich positiv auf die Kosten auswirken. Des Weiteren wird der zweite Teil des Projektes «Rückwärtige Erschliessung Ried» als Eigenleistung vorgängig umgesetzt. Neben der Gemeinde beteiligen sich die Gewerbetreibenden mittels Perimeterbeiträgen sowie die Industriellen mittels strategischer Beiträge an diesem Projekt. Die Beiträge unterstreichen die Bedeutung für Gewerbe und Industrie.
- Bemängelte ÖV-Erschliessung: Erst der geplante Kreisel und die Brücke ermöglichen eine sinnvolle ÖV-Erschliessung des ESP. Die angepasste Linienführung und neue Bushaltestelle (Massnahme ÖV5.3) beheben die im AP 4G aufgeführten Mängel.
- Bemängelte Verbesserung Fuss- und Veloverkehr: Kreisel und Brücke über die Stille Reuss binden den Fuss- und Veloverkehr ans Gewerbegebiet Ried sowie darüber hinaus an die kantonalen Nebenverbindungen in Richtung Attighausen und Erstfeld an. Der Knoten Rossgiessen ermöglicht eine sichere Querung der Stillen Reuss und Rynächtstrasse. Die bereits heute gute interne Erschliessung des Gebiets Rossgiessen wird im Rahmen der einzelnen Entwicklungsvorhaben gesichert. Die Verbesserung der Erschliessung im Gebiet Ried erfolgt als Eigenleistung (GV 5.8 ARE-Code 1201.4.008). Die bestehende Lücke im kantonalen Velowegnetz und die vorhandenen Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr können behoben und das Gefahrenpotential minimiert werden.
- Bemängelte flankierende Massnahmen: Der Knoten Rossgiessen ist Bestandteil des Gesamtverkehrssystems im Unteren Reusstal. Er hat eine klar lenkende Funktion und hilft, zusammen mit der WOV und dem Halbanschluss Altendorf Süd, den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet auf die Hauptachsen zu verlagern. Ergänzend wurde die Militärstrasse 2023/2024 aufgewertet (ARE-Code 1201.4.007). Flankierende Massnahmen sind in Schattdorf vorgesehen, u.a. Lenkungsmassnahmen (Strassenanbindung Kreisel Schachen, angepasste Hauptrichtung bei diversen Knoten entlang Gotthardstrasse), Geschwindigkeitsreduktionen sowie Aufwertungsmassnahmen von Veloinfrastruktur.
- Bemängelte Beachtung des Gewässerraumes und schutzwürdiger Ufervegetation: Im Zusammenhang mit der technischen Entwicklung der tieferen Brückenlösung wurden die Ökologie des Gewässers, die Ufervegetation sowie die Vernetzungskorridore der Tierwelt stärker beachtet und mit dem kantonalen Amt für Umwelt besprochen. Dieses hat die aktuelle Lösung bereits gutgeheissen. Der Gewässerraum wird mit Ausnahme der beiden Brückenwiderlager nicht tangiert. Somit bleibt die Uferböschung praktisch unangetastet. Die Brücke wird als Druckbrücke ohne grosse Stützbauwerke, die die ökologische Vernetzung beeinflussen, erstellt. Auch die Längsvernetzung des Gewässers ist gewährleistet sowie die Fischgängigkeit. Die Lösung stellt sicher, dass die durch den Kanton vorgesehenen Renaturierungsmassnahmen an der Stillen Reuss im betroffenen Perimeter durchgeführt werden können.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme ist abgestimmt auf die Entwicklungsabsichten des Kantons im Gebiet Rossgiessen. Sie stellt sicher, dass das Gebiet für alle Menschen gut zu erreichen und zu durchqueren ist, ohne dass der erwartete Mehrverkehr aufgrund der erwarteten Entwicklung die umliegenden Wohngebiete belastet. Sie unterstützt die gebündelte Führung und Abwicklung des motorisierten Verkehrs und insbesondere des Güterverkehrs sowie der Arbeitsverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz. Das Velowegnetz wird verdichtet, bestehende Netzlücken werden geschlossen. Es entstehen attraktive überkommunale Verbindungen, mehrheitlich abseits der Kantonsstrassen. Die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, vor allem des Fuss- und Veloverkehrs, steigt deutlich.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln
- ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen
- VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz
- GÜ1 – Strassengüterverkehr vom übrigen Verkehr entflechten

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

<ul style="list-style-type: none"> – Schlüsselareale entwickeln – Verkehrssicherheit – Fussverkehr – Veloverkehr – ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Arbeitsplatzgebiet, ESP 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Mittels dieser Massnahme kann der ESP direkt ab übergeordnetem Strassennetz erschlossen werden. Das untergeordnete Strassennetz und insbesondere die Gotthard- und Dorfstrasse in Schattdorf werden verkehrlich entlastet. – WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der Knoten Rossgiesen bietet die Grundlage für eine verbesserte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr – WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Zusammen mit den weiteren flankierenden Massnahmen zur WOV wird der siedlungsfremde motorisierten Verkehr über das übergeordnete Strassennetz gelenkt – WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Bestehende Netzlücken im kantonalen Velowegnetz können geschlossen werden. Die Verbindung der Gebiete beidseitig der Stillen Reuss wird gewährleistet. 		
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die vorliegende Massnahme bildet die Grundlage bzw. führt dazu, dass der Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten mit den publikumsintensiven Nutzungen optimal mit allen Verkehrsmitteln erschlossen wird. 		
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die neue Verbindung über die Stille Reuss kann der Fuss- und Veloverkehr über den bestehenden gemeinsamen Rad- und Gehweg gelenkt und ins Gewerbegebiet Ried geführt werden. Die Führung entlang der Rynächtstrasse mit diversen Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr wird nichtig. 		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch den Bau des Knoten Rossgiesen kann der motorisierte Verkehr über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt werden, die Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet (Gotthardstrasse, Dorfstrasse) wird minimiert, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet auswirkt (verringerte Schadstoff- und Lärmemissionen) 		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> – 4.3 Bezeichnung der Entwicklungsschwerpunkte und Benennung derer Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8) – 4.6-1: verkehr-intensive Einrichtungen sind nur in Rossgiesen zulässig – 5.3-2: Flankierende Massnahme West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd – 5.3-3: Anpassung Verkehrsanlagen Unteres Reusstal – 5.4-4: Reorganisation Busnetz – 5.6-1: Velo- und Fusswegnetz 	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – AP 4G: S4.5 ESP Schattdorf – AP 4G: GV4.3 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr – AP 4G: GV4.2 Aufwertung Militärstrasse Schattdorf – AP 5G: S5.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – AP 5G: S5.4.5 ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiesen – AP 5G: ÖV5.3 Schattdorf: Bushaltestelle Ried – AP 5G: GV5.8 Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried – AP 5G: GV5.12 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte 	
Flächenbeanspruchung	Es sind keine Einzonungen geplant.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Laufende Abstimmung mit der Entwicklung des ESP Schattdorf / Bürglen v.a. im Gebiet Rossgiesen / Ried	
Umweltverträglichkeit	Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen des Vorprojektes sowie des Bauprojektes geprüft. Es sind keine FFF sowie belasteten Standorte betroffen.	

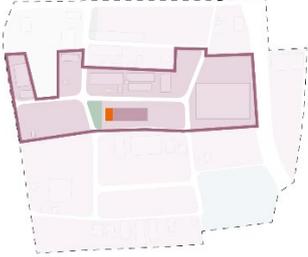
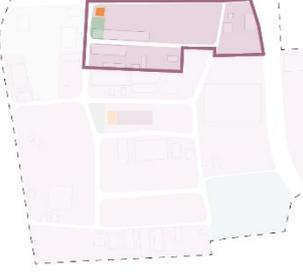
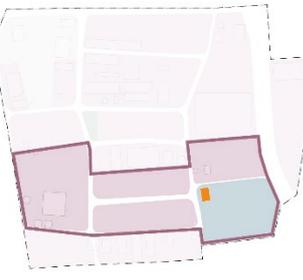
Planungsstand und Finanzierung						
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	3 (> 50 Mio. CHF)
	<ul style="list-style-type: none"> – Die Vorstudie des Projektes ist erstellt. Ein ausführlicher Projektbeschrieb liegt dieser Massnahme bei. – Aktuell wird insbesondere der Landerwerb mit den einzelnen Liegenschaftsbesitzern geklärt. 					
	Planungsschritte			Zeitplanung		
	Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt			2025		
	Urnenabstimmung Bauprojekt (Kostenbeteiligung muss geklärt sein, inkl. Agglomerationsprogramm)			ab 2026		
	Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergaben			2027		
	Baubeginn			ab 2028		
	Terminprogramm stark abhängig vom Kommunikationstermin bezüglich Kostenbeteiligung Agglomerationsprogramm 5. Generation. Baustart frühestens 2028.					
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung		
	Projektierung			2025		
	Plangenehmigung/Baubewilligung			2026		
	Finanzierung			2026		
	Voraussichtlicher Baubeginn			2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			2030		
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte		
	CHF 8'942'000	CHF 2'400'000	CHF 5'817'000	CHF 725'000		
	<ul style="list-style-type: none"> – Beinhaltet alle Kosten inkl. Planungskosten. – Bei den Kantonsbeiträgen handelt es sich ausschliesslich um Mittel aus dem Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP). Es sind keine Beiträge im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) eingerechnet oder enthalten. 					
Dokumente und Daten						
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen					
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Vorprojekt inkl. aller Anhänge – 1914_Technischer Bericht Neue Brücke Stille Reuss Dez. 2024 – Aktennotiz_AS_12.12.2024 					

6.1.3 GV5.4: Erstfeld: ESP Erstfeld Gygen – Arealerschliessung

Erstfeld: ESP Erstfeld Gygen - Arealerschliessung		GV5.4
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Erschliessungsstrassen Neue Bushaltestelle
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	Bundesamt für Strassen, Amt für Tiefbau, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr, Private	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Ausgangslage		
<p>Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt, den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld Gygen zu entwickeln (vgl. Siedlungsmassnahmen S5.4.5 und S5.4.6). Das Gebiet soll insbesondere lokal ansässigen Betrieben neue Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Zusammen mit der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden hierfür die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet.</p> <p>In einem ersten Planungsschritt hat die Gemeinde unter Einbezug der Bevölkerung ein politisches Leitbild erarbeitet und Ende 2023 verabschiedet. Es dient als strategische Grundlage für die Revision der kommunalen Nutzungsplanung. Zwischen Sommer und Herbst 2024 ist partizipativ ein Entwicklungskonzept für das Gebiet Gygen entstanden. Es zeigt auf, wie das Gebiet räumlich und verkehrlich entwickelt werden soll. Es legt die nächsten Planungs- und Projektierungsschritte fest und umschreibt Vorgaben für das Siedlungsleitbild und die nachfolgende Nutzungsplanungsrevision (Anpassungsbedarf Bestimmungen BZO und Zonierung).</p> <p>Im Moment ist ausserdem ein Siedlungsleitbild in Arbeit, das im Herbst 2025 von der Bevölkerung verabschiedet werden soll.</p>		
Inhalt		

Entwicklungsstrategie

Die Entwicklung des Gebiets Gygen erfolgt strukturiert in drei Schichten/Etappen. Diese drei Schichten umfassen:

mittige Schicht <i>erste Etappe; Umsetzung mit Nutzungsplanungsrevision</i>	nördliche Schicht <i>mögliche zweite Etappe (tiefe Nachfrage)</i>	südliche Schicht <i>mögliche dritte Etappe (hohe Nachfrage)</i>
		

Die mittige Schicht wird als erstes realisiert. Sie baut stark auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur auf und kann zeitnah umgesetzt werden. Die dazu erforderlichen Einzonungen können zusammen mit der anstehenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen. Der Bau der ersten Etappe könnte somit ca. 2028 beginnen.

Die nördliche und südliche Schicht sind für die nachfolgenden Etappen vorgesehen (ab ca. 2035). Zeitlich legt das Entwicklungskonzept keine Abfolge fest. So kann jede der beiden Schichten als zweite oder erst als dritte Etappe umgesetzt werden. Da sie sich in ihrer Grösse unterscheiden, soll die Reihenfolge auf die effektive Nachfrage reagieren.

Mit der Entwicklung des Gebiets wird sich die Anzahl der im Gygen arbeitenden Personen massgeblich erhöhen. Dies bedeutet gleichzeitig eine steigende Nachfrage nach Versorgung, gastronomischen Angeboten und Aufenthalts- und Begegnungsräumen (Mittagspausen etc.). Mit jeder Etappe soll deshalb auch ein schrittweiser Ausbau an Versorgung und öffentlichen Freiräumen erfolgen.

Im Gegensatz zur mittigen Schicht ist für die Umsetzung der nördlichen und/oder südlichen Schicht ein Um- und Ausbau der Strasseninfrastruktur zwingend erforderlich. Ansonsten können Teilflächen nicht zweckmässig erschlossen und entwickelt werden. Neben der Erschliessung der Bauparzellen sind Anpassungen an die verkehrliche Grundinfrastruktur des Gebiets vorzunehmen. Die etappierte Umsetzung bedingt die folgenden Erschliessungsmassnahmen:

Ausbau Grunderschliessung (zwingend mit zweiter Etappe umzusetzen)	
Zuständigkeit ASTRA	Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld
 <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Knoten Breitelistrasse - Ergänzung Fuss- und Veloinfrastruktur 	 <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau und Begrünung Breitelistrasse - Ausbau Trottoir - Umgestaltung Knoten Breiteli-/Reussstrasse/Schlanggenweg - Umgestaltung Schlanggenweg und Erstellung Bushaltestelle Gygen

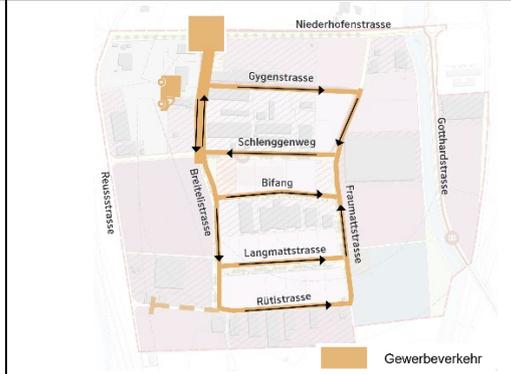
Für die Erschliessung der zweiten und dritten Schicht wird der nördliche bzw. der südliche Einbahrung geschlossen. Dies umfasst jeweils die folgenden baulichen Eingriffe (Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld):

Erschliessung nördliche Schicht	Erschliessung südliche Schicht
 <ul style="list-style-type: none"> - Neubau Gygenstrasse - Ausbau Fraumattstrasse 	 <ul style="list-style-type: none"> - Neubau/Verlängerung Breitelistrasse - Neubau Langmattstrasse - Ausbau Fraumattstrasse - Fuss- und Veloverbindung an Gotthardstrasse (inkl. Brücke) - Verschiebung Bushaltestelle Lindenried

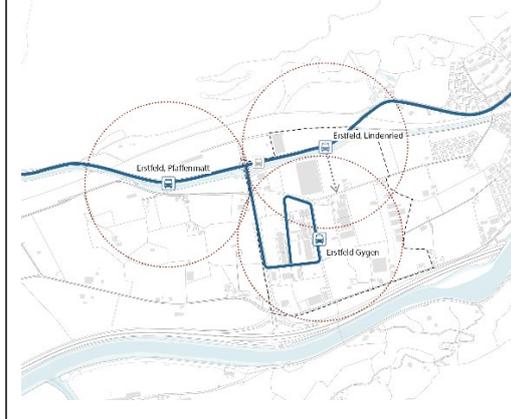
Erschliessungsregime

Die Haupterschliessung des Gygen erfolgt über den bestehenden Anschluss an den Autobahnzubringer. Sie baut auf der bestehenden Erschliessungsstruktur auf: Die Breitelistrasse wird bis zur Rütistrasse verlängert; nördlich des Strassennetzes schliesst die Gygenstrasse das Quartier, das mit der Langmattstrasse eine zusätzliche Erschliessungsstrasse erhält. Die bereits bestehenden Strassen sollen längerfristig gemäss den im Entwicklungskonzept Gygen festgehaltenen Querschnitten umgestaltet werden.

Die Strassen werden bis auf einen Abschnitt der Breitelistrasse (zwischen Anschluss Autobahnzubringer und Reussstrasse) als Einbahnregime organisiert und entsprechend dimensioniert. Der nördliche Ring über die Gygenstrasse führt im Uhrzeigersinn, der südliche Ring über Breiteli-, Langmatt-, Rüti-, Fraumattstrasse und Bifang im Gegenuhrzeigersinn. Beide Einbahnssysteme werden über den Schlangengweg wieder zurück auf die Breitelistrasse bzw. den Anschluss Niederhofenstrasse geführt. Jede der Erschliessungsstrassen verfügt über ein separates Trottoir mit schattenspendenden Bäumen. Der Veloverkehr ist vom Einbahnregime ausgenommen. Die Dimensionierung der Strassen ist auf den Begegnungsfall LKW-Velo ausgerichtet. Damit entsteht ein feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz.



Die bestehende Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ungenügend. Hierfür strebt das Entwicklungskonzept eine Neuordnung und Erweiterung der Bushaltestellen an. Das Gebiet soll künftig über mindestens zwei Haltestellen verfügen. Innerhalb des Gygen soll am Schlangengweg eine neue Bushaltestelle entstehen. Eine Verschiebung der Haltestelle Lindenried nach Süden wertet die Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Verkehr massgeblich auf. Eine zusätzliche Bushaltestelle beim Sportplatz "Pfaffenmatt" verbessert das ÖV-Angebot deutlich.



Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die Massnahme war im AP4G als Siedlungsmassnahme Teil der Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte (S4.5.4, ARE-Code 1201.4.024) definiert. Sie wurde in der Zwischenzeit weiterentwickelt und konkretisiert: Für die Entwicklung des ESP Erstfeld / Gygen fehlte bis anhin ein konsolidiertes sowie die Aspekte von Siedlung, Freiraum und Verkehr verbindendes Gesamtbild. Dieses hat die Gemeinde Erstfeld nun mit dem Entwicklungskonzept erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug der direkt betroffenen Grundeigentümerschaften sowie interessierten lokalen Gewerbetreibenden. Das Konzept enthält Anforderungen an die Erschliessung (Regime, Dimensionierung und Gestaltung der Strassen, Führung Fuss- Veloverkehr etc.), an die Bebauung (Nutzungsverteilung / Dimensionierung der Parzellen, Anordnung und Orientierung der Neubauten, Aussenraumgestaltung etc.), die Grundinfrastruktur des Gebiets (Verortung von Aufenthaltsorten, Versorgungsnetzungen etc.) sowie Angaben zur zeitlichen Abfolge der Entwicklung.

Mit dem Entwicklungskonzept hat die Gemeinde Erstfeld eine der im AP4G beschriebenen Planungsmassnahmen umgesetzt. Das Entwicklungskonzept bildet eine wichtige Grundlage für das Siedlungsleitbild (Abschluss 2025) und die nachfolgende Revision der kommunalen Nutzungsplanung. Seit der vorherigen Generation entwickelte sich neben den beiden Siedlungsmassnahme S5.4.5 und S5.4.6 zusätzlich die vorliegende Verkehrsmassnahme.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt dazu bei, dass der ESP Erstfeld / Gygen optimal erschlossen wird. Es entsteht ein attraktives Arbeitsgebiet mit direktem Anschluss an das übergeordnete Strassennetz sowie an das ÖV-Netz. Gleichzeitig wird das Gebiet für den Veloverkehr optimal erschlossen und durch die bereits bestehende Veloinfrastruktur nicht nur über das kommunale Velowegnetz ab Erstfeld, sondern auch über das kantonale Velowegnetz aus Richtung Agglomerationskern sicher erreichbar. Die Massnahme gewährleistet zudem ein dichtes Fusswegnetz innerhalb des Entwicklungsschwerpunkts sowie die Anbindung an die Gemeinde Erstfeld.

Teilstrategie

- Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:
- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
 - MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
 - MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
 - ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
 - VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen
 - FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:			
<ul style="list-style-type: none"> – Arbeitsplatzgebiete – Fussverkehr – Veloverkehr – ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Arbeitsplatzgebiet, ESP 			
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration			
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern			
<ul style="list-style-type: none"> – WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der ESP wird mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und ins bestehende ÖV-Netz eingebunden. – WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Optimale Erschliessung des ESP für Fuss- und Veloverkehr, Anbindung an bestehende Wegnetze und Verbindung ins Siedlungsgebiet. Die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestelle wird für den Fussverkehr verbessert bzw. sichergestellt. 			
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern			
<ul style="list-style-type: none"> – WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Der ESP ist optimal für die verschiedenen Verkehrsmittel erschlossen. 			
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:			
– 4.3-5 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld			
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Anpassungen an der Lage der Bushaltestellen hat Einfluss auf die Weiterentwicklung des Busnetzes im Unteren Reusstal. – Langfristige Prüfung einer Umschlagsanlage gemäss kantonalem Richtplan. – AP 5G: S5.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – AP 5G: GV5.12 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte 		
Flächenbeanspruchung	<ul style="list-style-type: none"> – Perimeter ESP Erstfeld / Gygen: ca. 330'000 m² – Bedarf Umlagerung FFF bei Vollausbau: ca. 98'300 m² 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Verweis auf Entwicklungskonzept bzw. auf Erläuterung auf Seiten 2, 3 und 4		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Planungsstand und Finanzierung			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
	Planungsschritte		Zeitplanung
	Erarbeitung Entwicklungskonzept, Klärung Erschliessungsregime auf Stufe Studie		2024–2025
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung
	Projektierung		2028–2032
	Plangenehmigung/Baubewilligung		2033
	Finanzierung		2033
	Voraussichtlicher Baubeginn		2034
	Voraussichtliche Inbetriebnahme		2035
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n
	CHF 8'000'000	0	CHF 8'000'000
			Dritte
			0
Dokumente und Daten			
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen		
Dokumente	– Entwicklungskonzept Gygen		

6.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

6.2.1 GV5.5: Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt

Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt			GV5.5
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.012	Priorität 3G, ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.036	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt
Federführung	Gemeinde Altdorf		
Beteiligte	Amt für Tiefbau		
Beschreibung			
Kartografische Darstellung			
Ausgangslage			
<p>Der Kanton Uri und die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf realisieren die notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, damit die im regionalen Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland formulierten Ziele für den MIV, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden (Verlagerungsziel vom Durchgangsverkehr auf die neue WOV). Die Sofortmassnahmen (Einführung Tempo 30 und Einführung Begegnungszone) mit Signalisation und Markierungen werden auf den Realisierungszeitpunkt der WOV abgestimmt.</p> <p>Es bestehen zahlreiche Schwachstellen sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr im Zentrum von Altdorf, u.a. sind Längsverbindungen zu schmal und punktuelle Querungsstellen fehlen. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt, was bei bestehendem Temporegime und Verkehrsbelastung als nicht-verträglich eingestuft wird. Weiter ist die lokale Drehscheibe Zentrum (Telldenkmal) mangelhaft. Es bestehen keine Haltekanten und Warteräume sind teilweise nicht baulich abgetrennt, wodurch der hindernisfreie Zugang nicht gegeben und die Sicherheit der Wartenden eingeschränkt ist. Die lokale Drehscheibe ist nicht gemäss der Bedeutung und Bedürfnissen ausgestaltet.</p>			

Durch die Erstellung der WOV wird ein Teil der Gotthardstrasse K2, aktuell als eine nationale Hauptstrasse klassiert, vom Kanton an die Gemeinde übergeben. In diesem Zusammenhang wird der Kanton die Strasse sanieren. Die geschätzten Kosten für die komplette Instandsetzung werden auf knapp 13 Mio. CHF geschätzt.

Inhalt

Die verkehrlichen Massnahmen wurden bereits rechtsverbindlich in einem partizipativen Prozess festgelegt (Tempo 30-Zonen und Begegnungszone, vgl. Plan) und gelten ab Inbetriebnahme der neuen WOV im Herbst 2025.

Ergänzend zu den Signalisationsmassnahmen ist eine Aufwertung des Strassenraumes im Zentrum von Altdorf geplant. Die gestalterischen Massnahmen u.a. die Platzgestaltung im Zentrum von Altdorf, die städtebauliche Aufwertung und weitere Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, werden unter Berücksichtigung von zahlreichen Randbedingungen und Ansprüchen erarbeitet. Dabei ist unter anderem die Aufwertung / Ausgestaltung der lokalen Drehscheibe Zentrum mitzudenken bzw. vorgängig der Standort der Drehscheibe und die Bedeutung im ÖV-Netz zu prüfen. Begleitend ist ein partizipativer Planungsprozess vorgesehen, in welchem die Ziele definiert sowie der zeitliche Umsetzungsrahmen und der Kostenteiler festgelegt werden. Um Synergien zu nutzen ist die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Rahmen der anstehenden Strassensanierung auszuführen.

Die vorliegende Massnahme umfasst den zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrt, welche als Begegnungszone betrieben wird.

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Signalisationen und Markierungen für die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszone sind aktuell in Planung und werden bei Inbetriebnahme der WOV im Herbst 2025 umgesetzt. Als Grundlage für die Strassenraumgestaltung muss vorab geprüft werden, ob es für die behindertengerecht auszuführenden Bushaltestellen beim Telldenkmal alternative Standorte an der Peripherie des Dorfkerns gibt, wodurch die Gestaltungsmöglichkeiten des Strassenraums vergrössert und die Begegnungszone bestenfalls vom Busverkehr entlastet werden könnte. Die Prüfung der ÖV-Erschliessung und Anordnung der lokalen Drehscheibe Zentrum erfolgt im Jahr 2025. Die Ergebnisse bilden Grundlage für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im zentralen Abschnitt.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Zusammen mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs vermindert die Massnahme die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet. Durch die Verkehrsberuhigung des Zentrums wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht. Die Aufenthaltsqualität im Zentrum wird deutlich gesteigert.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- S3 – Ortskerne beleben
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Gestaltung Strassenräume
- Fussverkehr
- Veloverkehr

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Umgestaltung dient als flankierende Massnahme zur WOV, wobei der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und die Ortsdurchfahrt für den Umweltverbund aufgewertet wird.
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die Verkehrsberuhigung wird die Längsverbindung sowie Querbarkeit der Strasse für den Fussverkehr verbessert. Der Veloverkehr kann verträglich abgewickelt werden.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Verkehrsberuhigung der Strassenabschnitte minimiert die Trennwirkung der Strassenräume im Zentrum.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen

- WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden durch die Verkehrsberuhigung, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die siedlungsverträgliche Gestaltung minimiert; folglich wird die Verkehrssicherheit erhöht.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern						
– WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoffen- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit bzw. Verkehrsberuhigung minimiert die Lärmbelastung des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet						
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen						
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz		Koordinationsstand KRP			
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:						
– Richtplankapitel / Abstimmungsanweisung						
– 3.1-7 Hauptzentrum						
– 4.3-1 Standorte Entwicklungsschwerpunkte						
– 5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd						
– 5.4-4 Reorganisation Busnetz						
– 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz						
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) – AP 4G: GV4.9 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime – AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – AP 5G: S5.3 Ortszentren stärken – AP 5G: S5.3.1 Areal Rosenberg – AP 5G: GV5.6 Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse					
Flächenbeanspruchung	Im Rahmen der Umgestaltung sind keine Einzonungen zu erwarten.					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt im Rahmen des Gestaltungsprojekts.					
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.					
Planungsstand und Finanzierung						
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	3 (> 50 Mio. CHF)
	– Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf – Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal: 2024					
	Planungsschritte			Zeitplanung		
	Prüfung Machbarkeit Umgestaltung Haltestelle Altdorf Zentrum (Telldenkmal) und Kompatibilität mit Buskonzept			bis Ende 2025		
	Umsetzung erster provisorischer Massnahmen mit Inbetriebnahme der WOV: Markierung und Signalisation (Tempo-30-Zone und Begegnungszone)			Herbst 2025		
Planung bauliche Massnahmen wie die flächige Umgestaltung des Strassenraums (Tempo 30 und Begegnungszone) in der Tellsgasse, Schmidgasse, Gotthardstrasse			ab 2027			
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung		
	Projektierung			2027		
	Plangenehmigung/Baubewilligung			2030		
	Finanzierung			2028		
	Voraussichtlicher Baubeginn			2032		
Voraussichtliche Inbetriebnahme			2033			
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte		
	CHF 2'100'000	0	CHF 2'100'000	0		

Dokumente und Daten	
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen
Dokumente	–

6.2.2 GV5.6: Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse

Atdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse		GV5.6
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.011	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt
Federführung	Amt für Tiefbau	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Ausgangslage		
Die Flüelerstrasse als Verbindung zwischen Flüelen und Altdorf ist verkehrsorientiert gestaltet und stark belastet. Dies führt zu einer erheblichen räumlichen Trennwirkung, verbunden mit einer über den Alarmwerten liegenden Lärmbelastung. Die Analyse im Raum ergibt zahlreiche Schwachstellen entlang der Strasse, insbesondere hinsichtlich der		

mangelnden Verkehrssicherheit. Die Gesamtsituation beeinträchtigt die Lebensqualität im Gebiet, was sich auch negativ auf die bauliche Entwicklung entlang der Strasse auswirkt.

Wie erste Untersuchungen gezeigt haben, wird die Achse heute täglich von zahlreichen Velofahrenden (DTV-Velo rund 1'000 Velos) benutzt.

Mit Inbetriebnahme der WOV 2025 und der Umlegung der nationalen Hauptstrassen H2 und H17 soll das Siedlungsgebiet im Urner Talboden gemäss den Zielen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) verkehrlich entlastet werden. Mittels flankierenden Massnahmen wird der Verkehr auf dem übergeordnetem Strassennetz geführt und der Verkehr auf der Flüelerstrasse nachlassen, sodass die Strasse schliesslich auf Grundlage eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) siedlungsverträglich umgestaltet werden kann.

Inhalt

Ziel der Umgestaltung ist eine verkehrliche Entflechtung verbunden mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums. Dieser soll als wichtige Fuss- und Velo- sowie ÖV-Verbindung zu Zielen zwischen Flüelen und Altdorf aufgewertet werden. Im Rahmen des BGK Flüelerstrasse ist insbesondere die Verlängerung des bestehenden kombinierten Fuss- und Velowegs ab der Schwimmbadstrasse bis zur Bushaltestelle Ringli vorgesehen. Dafür wird der Raum für den motorisierten Verkehr reduziert und das Temporegime über den gesamten Abschnitt ab Kreisel Flüelen (generell 50km/h) vereinheitlicht. So kann entlang der Strasse eine durchgehend sichere und attraktiv gestaltete Velo- und Fussverbindung geschaffen werden. Ausserdem soll im Rahmen der Strassenumgestaltung die Infrastruktur des ÖV neu konzipiert und baulich, unter Berücksichtigung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG), angepasst werden. Vorgehen sind u. a. Fahrbahnhaltestellen, die helfen, den ÖV gegenüber dem MIV zu priorisieren.

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Planung und Realisierung der vorgesehenen Massnahmen entlang der Flüelerstrasse sind abhängig von der Realisierung der WOV und der verkehrlichen Entlastung von Altdorf. Der Baustart der WOV, des Halbanschlusses sowie die Planung der Sanierung «Altdorf innerorts» haben sich allerdings zeitlich stark verzögert. Entsprechend verschieben sich auch Termine im Rahmen der Umgestaltung der Flüelerstrasse.

Die Massnahme wurde im AP4G im B-Horizont eingereicht (GV4.6, ARE-Code 1201.4.011), jedoch vom Bund in den C-Horizont zurückgestuft. In Rahmen der Überarbeitung der Erschliessung des Quartiers Sagenmatt wurde der Platzbedarf für die Bushaltestelle «Ringli» in der Flüelerstrasse für den Umbau gemäss den BehiG-Richtlinien konzeptionell ermittelt, und mögliche Varianten wurden aufgezeigt.

Die im Jahr 2017 begonnene Studie zur Flüelerstrasse wurde 2024 überarbeitet und aktualisiert.

Im Jahr 2024 wurde eine Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Flüelerstrasse durchgeführt und der Strassenraum auf Sicherheitsdefizite untersucht.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Zusammen mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs unterstützt die Massnahme die Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet. Die Achse wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet, die kantonale Velohauptverbindung durch die Führung auf einer separaten Infrastruktur sicherer. Die Massnahme reduziert die Trennwirkung der Achse und erleichtert die Querung der Strasse für den Fussverkehr. Dies erhöht die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wird verbessert.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Verlagerung Modal Split
- Verkehrsabwicklung MIV
- Verkehrssicherheit
- Gestaltung Strassenräume
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Umgestaltung dient als flankierende Massnahme zur WOV, wobei der Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt wird und die Ortsdurchfahrt für den Umweltverbund aufgewertet wird.
- WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Auf der Achse entsteht eine separate Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Schwachstellen werden behoben und Netzlücken geschlossen.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern						
– WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Verkehrsberuhigung der Strassenabschnitte minimiert die Trennwirkung der Strassenräume im Zentrum.						
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen						
– WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden durch die Verkehrsberuhigung, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die siedlungsverträgliche Gestaltung minimiert; folglich wird die Verkehrssicherheit erhöht.						
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen						
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz		Koordinationsstand KRP			
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung			
5.3-2 – Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd						
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) – AP 4G: S4.3.1 Q-Gebiet Sagenmatt/Schützengut – AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – AP 5G: GV5.5 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt – Kommunales Siedlungsleitbild Altdorf					
Flächenbeanspruchung	Im Rahmen des BGK Flüelerstrasse sind keine Einzonungen zu erwarten.					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt im Rahmen des Gestaltungsprojekts.					
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.					
Planungsstand und Finanzierung						
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	3 (> 50 Mio. CHF)
	– Die Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf. – Analyse und Konzeptplan Flüelerstrasse (TRATUS 2017) wurden 2024 überarbeitet und ergänzt. – Das Fuss- und Radwegnetz im Perimeter Flüelerstrasse wurde 2024 auf Schwachstellen untersucht. Daraus werden verschiedene Massnahmen als Grundlage für die weitere Planung und Projektierung abgeleitet.					
	Planungsschritte			Zeitplanung		
	Anpassung Erschliessung Quartier Sagenmatt: Ermittlung Platzbedarf Bushaltestelle «Ringli» in der Flüelerstrasse, Variantenstudium			2022		
	Durchführung einer Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr im unteren Reusstal u. a. entlang Flüelerstrasse			2024		
	Überarbeitung und Aktualisierung Vorstudie 2017			2024–2025		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung			2026–2029		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung			2033		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung			2035		
	Voraussichtlicher Baubeginn			2036		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			2037		
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte		
	CHF 7'000'000	CHF 7'000'000	0	0		
Dokumente und Daten						
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen					
Dokumente	– Betriebs- und Gestaltungskonzept Flüelerstrasse: Situationsplan und Normalprofile Flüelerstrasse (vom 23.4.25)					

	- Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)
--	--

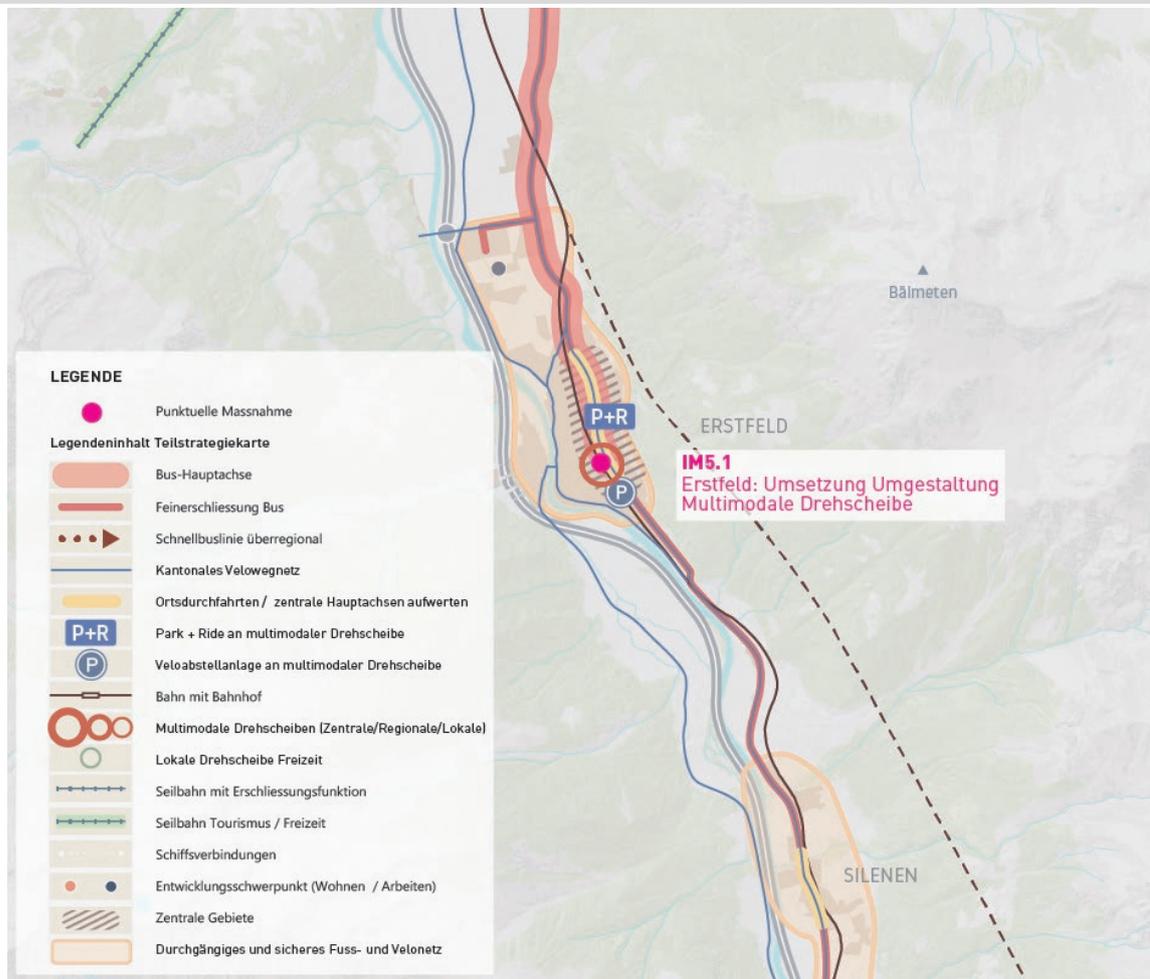
6.3 Verkehrsdrehscheiben

6.3.1 IM5.1: Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe

Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe			IM5.1
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.001	Priorität 3G, ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.046	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Multimodale Drehscheiben
Federführung	Gemeinde Erstfeld		
Beteiligte	Amt für Tiefbau, Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr (AWöV), SBB		

Beschreibung

Kartografische Darstellung



Ausgangslage

Das Bahnhofsumfeld in Erstfeld entwickelt sich dynamisch. Aktuell stehen verschiedene Projekte unter der Federführung der Gemeinde, des Kantons, den SBB sowie Privater an, die zeitlich und inhaltlich voneinander abhängig sind und die es zu koordinieren gilt.

Um diese Projekte aufeinander abzustimmen und eine zielgerichtete Entwicklung für das Dorfzentrum aufzuzeigen, wurde im Jahr 2022 eine Testplanung (AP 4G Massnahme GV4.11) durchgeführt. Das Ergebnis war eine Synthese mit Schlussbericht und Plan, die die anzustrebende räumliche Entwicklung und die daraus abzuleitenden Massnahmen aufzeigen. Anschliessend und gestützt auf die vorliegenden Ergebnisse wurden weitere Machbarkeitsstudien durchgeführt. Diese fokussierten sich einerseits auf die Umgestaltung der Gotthardstrasse inkl. der Neuordnung der

Bushaltestelle am Bahnhof und andererseits auf die Neugestaltung des Gemeindehausplatz mit «Impulssetzer». Neben der funktionalen Stärkung des Bahnhofs als multimodale Drehscheibe im Dorfzentrum wurden die Bedürfnisse der SBB, wie eine Verbesserung der ÖV-Umsteigequalität und Sicherheit und die Erstellung einer neuen Park+Ride-Anlage und Kiss+Ride-Zone sowie die Vorgaben des BehiG berücksichtigt.

Inhalt

Für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds und die Förderung des Bahnhofs als wichtige Verkehrsdrehscheibe ist die Umsetzung folgender Elemente vorgesehen:

- Neubau eines «Impulssetzers» mit Detailhandel im Erdgeschoss sowie Dienstleistungsangeboten und Wohnungen in den Obergeschossen
- Attraktive Freiraumgestaltung
- Verschiebung und Neugestaltung der Bushaltestelle
- Neugestaltung der Gotthardstrasse unter Berücksichtigung und zwingender Gewährleistung des Notbetriebs bei einer allfälligen Sperrung der Nationalstrasse
- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf einem Teilabschnitt der Kantonsstrasse
- Redimensionierung des Strassenquerschnitts auf 6.00 m, was den Vorzonen und Trottoirs im Zentrumsbereich zugutekommt
- Neuorganisation Erschliessung des umgestalteten Areals unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens
- Kiss+Ride-Zone
- Park+Ride-Anlage (Ost, bei ehemaligem Verladeplatz)

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die im AP4G bezeichnete Massnahme GV4.11 «Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum» konnte per Ende 2022 abgeschlossen und in zwei nachträglichen Machbarkeitsstudien «Impulssetzer» und «Gotthardstrasse» vertieft werden.

Da das Personalrestaurant «Milchküche» zwischenzeitlich unter Denkmalschutz gestellt wurde, können die Ergebnisse der Testplanung und die daraus gefolgerten Massnahmen nicht wie angedacht umgesetzt werden. Mittlerweile konnte eine weitere Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, welche als Grundlage für die vorliegende Massnahme im AP 5G dient.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Bahnhofsumgebung soll zu einem Ort mit hoher Aufenthaltsqualität werden, der eine Lösung für die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen bietet, den fehlenden Bahnhofsvorplatz kompensiert sowie die Angebote des ÖV kompakt und attraktiv miteinander verbindet.

Die Massnahme wertet die regionale Verkehrsdrehscheibe Erstfeld auf und fördert die Multimodalität. Mit der siedlungsorientierten Umgestaltung des zentralen Abschnitts der Kantonsstrasse steigt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
- S3 – Ortskerne beleben
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern
- FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Verkehrssicherheit
- Gestaltung Strassenraum
- Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten
- Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird erleichtert.
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der Zugang zum ÖV-Netz und der Umstieg Bahn–Bus werden verbessert.

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Durch die Reduktion der Verkehrsgeschwindigkeit und die Umgestaltung des Strassenraumes wird die Trennwirkung der Strassen minimiert und die Aufenthaltsqualität erhöht.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen

- WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Der Strassenraum wird für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestaltet.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern				
– WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Die Massnahme trägt zur Verbesserung des ÖV-Netzes bei, was die Verlagerung des Modal Splits zugunsten nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln begünstigt.				
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen				
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz		Koordinationsstand KRP	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:				
– 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte				
– 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz				
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: S3.3, S3.4, GV3.9 und GV3.10 – AP 4G: S4.3.2 Aufwertung sanierungsbedürftige Quartiere – Erstfeld, Oberdorf – AP 4G: S4.4.6 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – Zentrum, Erstfeld – AP 4G: FV4.2.7 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld – AP 4G GV4.11 Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung – AP 4G Vorhaben im C-Horizont: Umgestaltung Gotthardstrasse, Erstfeld-Oberdorf, – AP 4G Vorhaben im C-Horizont: Verbreiterung Trottoir Gotthardstrasse (Abschnitt Bahnhof bis Passerelle) – AP 5G: S5.3.2 Ortszentren stärken – Ortszentrum Erstfeld – AP 5G: GV5.1.3 Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf			
Flächenbeanspruchung	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Einzonungen erforderlich.			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt im Rahmen des Projekts.			
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)	
	– Die Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf. Der Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.			
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Durchführung einer gemeinsamen Testplanung (Gemeinde, Kanton und SBB) inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe (siehe Massnahme GV4.11)	2021–2023		
	Machbarkeitsstudie 1	2023		
	Machbarkeitsstudie 2	2025		
	Bauprojekt und Genehmigung:	2026		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	Projektierung (Anpassung Machbarkeitsstudie aufgrund externer Faktoren)	2024 / 2025		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2026		
	Finanzierung	2026		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2034		
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 6'500'000	CHF 4'550'000	CHF 1'950'000 (30 %)	0
		(70 %)		
Dokumente und Daten				
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen			

Dokumente	<ul style="list-style-type: none">– (Testplanung, Machbarkeitsstudie «Impulssetzer» und «Gotthardstrasse», Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).– Schwachstellenanalyse Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)
------------------	--

6.3.2 IM5.2: Silenen: Aufwertung Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz

Silenen: Aufwertung Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz			IM5.2
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.002	Priorität 3G, ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Multimodale Drehscheiben
Federführung	Amt für Tiefbau		
Beteiligte	Gemeinde Silenen		
Beschreibung			
Kartografische Darstellung			
Ausgangslage			
<p>Der Postplatz befindet sich im Ortskern von Amsteg. Der Platz dient als Busterminal für die Busse des Unteren Reusstal und des Maderanertals und fungiert als lokale Drehscheibe. Die Ausgestaltung ist mangelhaft bzw. nicht den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und es bestehen zahlreiche Defizite. Einerseits kommt es aufgrund der fehlenden baulich abgetrennten Warteräume sowie der Lage der Haltestelle und benachbarten Parkplätze zu Konflikten zwischen Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmenden. Andererseits ist der Wartebereich nicht attraktiv, u.a. aufgrund fehlendem Witterungsschutz, und die Haltestelle nicht hindernisfrei nutzbar. Zudem fehlt es an qualitativen Veloabstellplätzen. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse 2024 wurden entlang der Gotthardstrasse sowie im Bereich der Haltestellen zahlreiche Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr erhoben.</p>			
Inhalt			
<p>Erste Untersuchungen haben ergeben, dass die Umgestaltung der Bushaltestelle Postplatz gemäss heutigen Bedürfnissen an bestehendem Standort schwierig möglich ist. Im Rahmen einer Testplanung untersuchen Kanton und Gemeinde Silenen nach neuen Standortlösungen. Dabei wird insbesondere der angrenzende Beckplatz mitberücksichtigt. Mittels Umgestaltung sollen die Umsteigebeziehungen optimiert und die Haltestelle in ihrer Funktion als lokale Verkehrsdrehscheibe gefördert werden. Dazu gehört die Aufwertung des Busterminals als Umsteigepunkt Bus–Bus inkl. Wendemöglichkeit, die Strassenraumgestaltung der Gotthardstrasse, des Post- und Beckplatzes sowie eine optimierte Führung des Fuss- und Veloverkehrs.</p>			
Entwicklung seit der vorherigen Generation			

Die Massnahme war bereits Teil des AP 4G (IM4.2, ARE-Code 1201.4.002). Sie wurde als Massnahme im B-Horizont mit einem Realisierungshorizont nach 2028 eingereicht und vom Bund in den C-Horizont zurückgestuft (Umsetzung ab 2032).

Im Rahmen einer aktuell laufenden Studie werden die konzeptionellen und planerischen Voraussetzungen hinsichtlich multimodaler Drehscheiben im Kanton Uri aufgezeigt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse werden in die Planung um die Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckplatz einfließen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt zur betrieblichen und gestalterischen Aufwertung, zur Verbesserung des Umstiegs und zur Förderung der Multimodalität an der lokalen Drehscheibe Amsteg bei. Die Verkehrssicherheit steigt für alle Verkehrsteilnehmenden. Eine verbesserte, attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr, u. a. die Bereitstellung von Veloabstellplätzen, erleichtert den Zugang zur ÖV-Haltestelle.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität erhöhen
- VV4 – Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze zur Verfügung stellen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz
- FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Verkehrssicherheit
- Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Erreichbarkeit der lokalen Drehscheibe wird für den Fuss- und Veloverkehr verbessert.
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der Zugang zum ÖV-Netz und Umstieg Bus–Bus wird verbessert.

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen

- WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Der Strassenraum wird für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sicherer gestaltet.

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Die Massnahme trägt zur Verbesserung des ÖV-Netzes bei, was die Verlagerung des Modal Splits zugunsten nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln begünstigt.

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Kein Bezug zum kantonalen Richtplan	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 4G S4.4.1 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – Z-Gebiet Dorfzentrum Amsteg	
Flächenbeanspruchung	Im Rahmen des Drehscheibenprojekts sind keine Einzonungen nötig.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Abstimmung Strassenraumgestaltung in Zusammenhang mit angrenzenden Nutzungen.	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	

Planungsstand und Finanzierung						
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	3 (> 50 Mio. CHF)
	– Die Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf. Ein Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.					
	Planungsschritte			Zeitplanung		
	Studie zu multimodalen Drehscheiben			2024		
	Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr			2024		
	Erarbeitung Studie Strassenraum inkl. umliegende Nutzungen			2028		
	Vorprojekt			2029–2030		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung		
	Projektierung			2031–2033		
	Plangenehmigung/Baubewilligung					
	Finanzierung			2025		
	Voraussichtlicher Baubeginn			ab 2035		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			Noch unklar		
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total		Kanton	Gemeinde/n	Dritte	
	CHF 3'500'000		CHF 3'000'000	CHF 500'000	0	
<i>Bemerkungen: abschliessender Kostenteiler zu definieren, sobald Massnahme als A-Massnahme aufgenommen wird.</i>						
Dokumente und Daten						
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen					
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Radwege im Kanton Uri (Baudirektion UR 2019) – Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal (Aft 2016) – Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024) – Konzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Uri (2024) 					

6.4 Bus-/ÖV-Infrastruktur

6.4.1 ÖV5.3: Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried

Schattdorf: Erstellung Bushaltestelle Ried		ÖV5.3
Priorität AP 5G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Neue / Aufwertung Bushaltestelle
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	Amt für Tiefbau, Fachstelle öffentlicher Verkehr	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Ausgangslage		
<p>Das Gebiet Rossgliessen ist Teil des ESP Schattdorf / Bürglen und umfasst publikumsintensive Nutzungen wie das Einkaufszentrum Tellpark sowie den kantonalen Werkhof. Darüber hinaus ist es Standort zahlreicher nationaler wie internationaler Firmen (u. a. Dätwyler AG als grösste Arbeitsgeberin im Kanton). Das Gebiet entwickelt sich weiter: Verschiedene neue Industrie- und Gewerbebauten sind in den vergangenen Jahren entstanden oder aktuell in Planung. Das Gebiet Rossgliessen ist der einzige Standort im Kanton, an welchem neue verkehrsintensive Einrichtungen zulässig sind (vgl. Kantonalen Richtplan).</p> <p>Das Gebiet ist über je eine Bushaltestelle im Osten und Westen für den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestellen sind jeweils ca. 500 m vom Zentrum des Gebiets entfernt. Die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Nutzungen mit</p>		

dem öffentlichen Verkehr ist wenig attraktiv. Im Südwesten des Gebiets Rossgiesen, durch die Stille Reuss getrennt liegt das Gewerbegebiet Ried. Dieses ist über dieselben ÖV-Haltestellen erschlossen. Aufgrund der Trennung durch die Reuss und die grosse Distanz zu den Bushaltestellen ist die ÖV-Erschliessung unattraktiv bzw. nicht gegeben. Die Erschliessung des ESP Schattdorf / Bürglen durch einen neuen Kreisel auf der Rynächtstrasse mit Anschluss an das Industrie- und Gewerbegebiet Rossgiesen via Brücke über die Stille Reuss (vgl. Massnahme GV5.3) eröffnet die Möglichkeit, eine zentrale Bushaltestelle zu erstellen, welche die ÖV-Erschliessung in Rossgiesen verbessert und in Ried sicherstellt. Aktuell ist dies aufgrund des begrenzten Raums an der Rynächt- / Umfahrungsstrasse (Gewässerraum und dichte Bebauung) nicht möglich.

Inhalt

Neben den beiden bestehenden ÖV-Haltestellen in dieser Region soll eine dritte, zentrale Haltestelle entlang der Rossgiesenstrasse erstellt werden. Mit der neuen Haltestelle werden die Gewerbe- und Industriegebiete sowie die publikumsintensiven Nutzungen sowohl im Rossgiesen wie auch im Ried verbessert bzw. gewährleistet. Die Erreichbarkeit der Gebiete wird verbessert, was zur Verbesserung des Modalsplit zugunsten des ÖV bei.

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die neue Bushaltestelle war ursprünglich Bestandteil der Massnahme GV4.4 (ARE-Code 1201.4.009). Aufgrund der Bedeutung der vorliegenden Massnahme wurde jedoch entschieden diese als Einzelmassnahme separat im AP 5G aufzunehmen. Ohne die Umsetzung der Massnahme GV 5.3 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiesen ist eine sinnvolle Buserschliessung des Gebiets nur schwer möglich.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt dazu bei, dass die ÖV-Erschliessung im ESP Schattdorf / Bürglen verbessert wird. Die ÖV-Güteklasse wird sich voraussichtlich in grossen Teilen des ESP von einem D zu einem C verbessern.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
- ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- ÖV-Erschliessung / ÖV-Angebot Arbeitsplatzgebiet, ESP
- Verkehrssicherheit
- Fussverkehr
- Zugang zu ÖV-Haltestellen zu Fuss

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die ÖV-Erschliessung wird verbessert, die Aufenthaltsqualität an der ÖV-Haltestelle wird erhöht.

WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Die Massnahme trägt zur Verbesserung des ÖV-Netzes bei, was die Verlagerung des Modal Splits zugunsten nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln begünstigt.

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte: – Richtplankapitel 5.4 öffentlicher Verkehr und 5.6 Langsamverkehr – Abstimmungsanweisung 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: S3.2, S3.5 – AP 4G: S4.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiete) – AP 4G: S4.5 ESP Schattdorf – AP 4G: GV4.2 Aufwertung Militärstrasse Schattdorf – AP 4G: GV4.3 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr – AP 5G: S5.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – AP 5G: GV5.3 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiesen – AP 5G: GV5.8 Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried	

Flächenbeanspruchung	Im Rahmen des Bushaltestellenprojekts sind keine Einzonungen nötig.					
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Keine spezifische Abstimmung					
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.					
Planungsstand und Finanzierung						
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/>	1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/>	3 (> 50 Mio. CHF)
	Planungsschritte			Zeitplanung		
	Vorprojekt:					
	Bauprojekt und Genehmigung:					
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung		
	Projektierung			2026		
	Plangenehmigung/Baubewilligung			2027		
	Finanzierung			2027		
	Voraussichtlicher Baubeginn			ab 2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			2030		
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MwSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte		
	CHF 400'000	CHF 400'000		-		
	<i>Bemerkungen: Kostenteiler noch offen</i>					
Dokumente und Daten						
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen					
Dokumente	-					

6.5 Eigenleistungen (ohne Bundesbeiträge)

Eigenleistungen im Verkehr werden nicht zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Sie spielen jedoch für die Programmwirkung eine Rolle. In der Regel wird damit ein akuter Handlungsbedarf von hoher Priorität angegangen oder es werden Vorleistungen für weitere Massnahmen im A- oder B-Horizont erbracht.

6.5.1 GV5.7: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A

Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A		GV5.7
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.010	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Kapazität Strasse / Erschliessungsstrassen
Federführung	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
Inhaltliche Beschreibung		
<p>Das Gebiet Werkmatt Uri ist Teil des ESP Urner Talboden umfasst eine Fläche von rund 120'000 m² und ein Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen. Das Gebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf und ist für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen (siehe FV4.2.1 ARE-Code 1201.4.004). Die Versorgung mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrserschliessung wurden in einer ersten Etappe an die neuen Kapazitäten und die aktuellen Vorschriften angepasst. Somit sind seit 2018 in der südlichen Arealhälfte, beim künftigen Halbanschluss A2, baubereite und erschlossene Parzellen zum Verkauf bereit.</p> <p>Der Quartiergestaltungsplan stellt für die Werkmatt Uri hohe qualitative Ansprüche an verdichtetes Bauen und Arbeitsplatzdichte. Er soll sicherstellen, dass hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Die Entwicklung des Areals ist ein Generationenprojekt, das etappenweise in den nächsten Jahrzehnten umgesetzt werden soll. Der Kanton Uri hat in der Werkmatt Uri inzwischen fünf Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben (siehe Siedlungsmassnahme S5.4). Baustart der verschiedenen Bauprojekte erfolgt zwischen 2025 und 2027.</p> <p>Die Siedlungsentwicklung erfordert zusätzliche Strassen- und Werkleitungsinfrastrukturen. Nicht alle Elemente des Gesamterschliessungsprojekts sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt notwendig. Die Umsetzung der zweiten Etappe soll</p>		

daher in zwei Teiletappen 2A und 2B erfolgen. So kann die Erschliessung flexibel an die Entwicklung des Areals angepasst werden.

Die Erschliessungsetappe 2A umfasst insbesondere die Fertigstellung der Eyschachenstrasse gemäss genehmigten und behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplan. Das Verkehrskonzept stellt eine gute Erschliessung des Areals mit direktem Anschluss an den Autobahn-Halbanschluss A2 sowie an die West-Ost-Verbindungsstrasse sicher. Zudem ermöglicht die Fertigstellung der Eyschachenstrasse einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr.

In der Etappe 2A sollen folgende Teilprojekte umgesetzt werden:

- Verlängerung der Eyschachenstrasse mit Anbindung an die Reussacherstrasse
- Neubau einer Bushaltestelle mit Unterstand als Bestandteil der Eyschachenstrasse
- Neubau des Knotens Reussacherstrasse
- Definitive Verbindung der Eyschachenstrasse mit dem Kreisel Halbanschluss N2 inklusive Langsamverkehr (Umsetzung in Abhängigkeit vom ASTRA-Projekt N02 Halbanschluss Altdorf Süd)
- Neubau eines Fusswegs als Verbindung zwischen Eyschachenstrasse und Eduard-Züblinstrasse
- Teilneubau des Robert-Maillart-Platzes Süd
- Teilumsetzung von Gestaltungsmassnahmen

Im Areal der Werkmatt Uri wurden weitere Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben. Entsprechende Bauprojekte sind in Planung. Die planerischen Vorarbeiten für die Auflage der nächsten Erschliessungsetappe wurden im Zeitraum 2022-2023 durchgeführt. Der Regierungsrat hat im Juni 2024 die Eingabe des Baubewilligungsgesuchs für die zweite Erschliessungsetappe sowie die Auslösung der Erschliessungsetappe 2A beschlossen. Das entsprechende Bauprojekt wurde anschliessend der Bewilligungsbehörde der Gemeinde Altdorf eingereicht. Die Baubewilligung wurde per November 2024 erteilt.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt dazu bei, dass das Gebiet Werkmatt Uri des ESP Unterer Talboden optimal erschlossen wird. Es entsteht ein attraktives Arbeitsplatzgebiet, welches direkt an das übergeordnete Strassennetz sowie an das ÖV-Netz angeschlossen wird und sowohl mit dem Fussverkehr als auch mit dem Veloverkehr optimal erreicht wird. Durch die Massnahme wird die Hauptverbindung im kantonalen Velowegnetz durchgängig, sicher und attraktiv.

Teilstrategie

Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:

- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
- MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
- MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln
- ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:

- Arbeitsplatzgebiete
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- ÖV-Erschliessung

Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Der Entwicklungsschwerpunkt wird optimal erschlossen und ins bestehende Gesamtverkehrssystem eingebunden.
- WK 1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Verbindung zur zentralen Drehscheiben Kantonsbahnhof Altdorf wird sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr verbessert. Nicht nur ins Areal aber über den ESP hinaus (Anbindung an kantonale Velohauptverbindung).
- WK 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Erstellung der Bushaltestelle wird der ESP optimal mit dem ÖV erschlossen
- WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Netzlücke / Schwachstelle im Veloverkehr wird geschlossen, das kantonale Velowegnetz wird durchgängig, sicher und attraktiv

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- WK 2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Das Gebiet Werkmatt Uri des Entwicklungsschwerpunktes liegt an zentraler Lage in der Nähe des Kantonsbahnhofs und ist optimal für die verschiedenen Verkehrsmittel erschlossen

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen

- WK 3.1: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch separate Infrastrukturen wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet

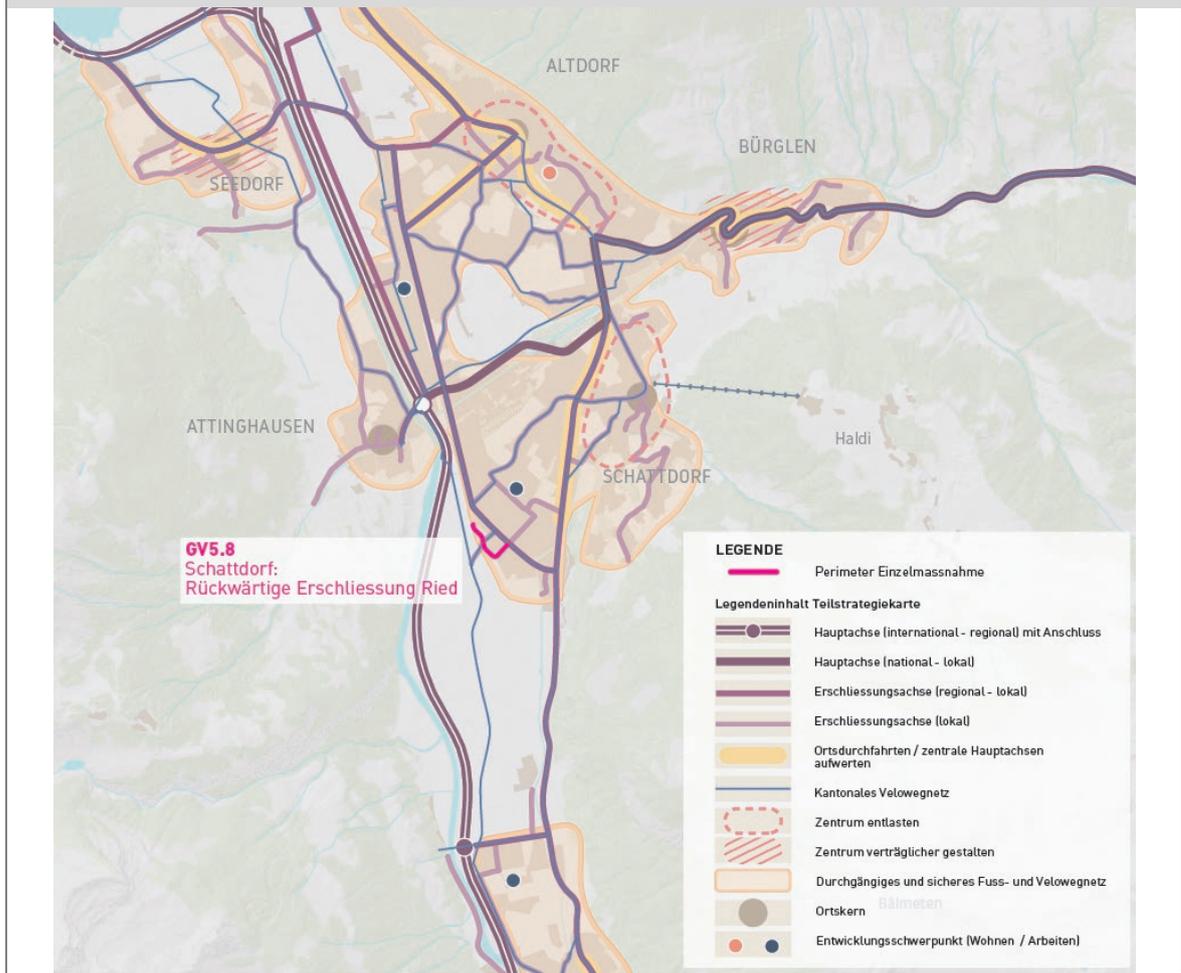
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – AP 3G: üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf-Süd – AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) – AP 4G: S4.5.1 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte, Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf – AP 4G: S4.5.2 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte, Urner Talboden, Sektor Werkmatt – AP 4G: FV4.4 Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Veloweg – AP 5G: S4.5.1 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf – AP 5G: S4.5.2 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt – AP 5G: GV5.2 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B – AP 5G: FV5.12 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkt 	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung
	<ul style="list-style-type: none"> – Bauprojekt: – Baubewilligung – Voraussichtlicher Baubeginn – Voraussichtliche Inbetriebnahme 	<ul style="list-style-type: none"> 2023 2024 2025 2026
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Quartiergestaltungsplan Eyschachen (Volkswirtschaftsdirektion, 2014) – Bauprojekt Erschliessung Gebiet Eyschachen/Werkmatt (Bigler 2016/2024) 	

6.5.2 GV5.8: Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried

Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung Ried		GV5.8
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.008	Massnahmenart Einzelmassnahme Massnahmenkategorie Kapazität Strasse, Erschliessungsstrassen
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	Kanton Uri	

Beschreibung

Kartografische Darstellung



Inhaltliche Beschreibung

Die Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse stellt als Zubringer zur sich im Bau befindenden West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) ein wichtiger Bestandteil im Gesamtverkehrskonzept des Unteren Reusstals dar. Eine hohe Leistungsfähigkeit der Rynächtstrasse ist eine Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem. Zurzeit münden alle Betriebe im nördlichen Teil der Rynächtstrasse direkt in diese ein. Diese Erschliessungen führen bereits heute zu Konflikten und Sicherheitsmängeln bei der Zu- und Wegfahrt dieser Betriebe für den Personen- und Logistikverkehr. Teilweise erfolgt die Be- und Entladung von Lastwagen direkt auf der Rynächtstrasse. Verschiedene Betriebe planen zudem Erweiterungen. Diese sind mit der bestehenden Erschliessung nicht realisierbar. Die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur weist im Gebiet Ried erhebliche Schwachstellen und Netzlücken auf. Dies umfasst einerseits die mangelhafte Querungsstelle über die Rynächtstrasse sowie die fehlende Längsinfrastruktur auf der Riedstrasse. Um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit als Zubringer für die WOV zu gewährleisten, sollen die Betriebe entlang der Rynächtstrasse möglichst rückwärtig erschlossen werden.

Die Massnahme umfasst den bestehenden Anschluss von der Rynächtstrasse (Riedstrasse) für den motorisierten Verkehr zu sperren und durch einen neuen Anschluss südöstlich davon (bestehende Stichstrasse Ried) zu ersetzen. Durch die ausgebaute bestehende Strasse (Ried) werden die Liegenschaften im Gewerbegebiet neu rückwärtig von Osten erschlossen. Die Riedstrasse wird verschmälert und dient nur noch als Stichstrasse zur Erschliessung einzelner Liegenschaften sowie als Fuss- und Veloverbindung abseits des motorisierten Verkehrs. Die Veloführung durchs Gebiet Ried bildet die Verbindung zwischen kantonaler Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss und kantonaler Nebenverbindung

westlich des Bahndammes, welche abseits der Kantonsstrasse im Süden in Richtung Erstfeld führt und im Norden eine direkte Verbindung an Attinghausen darstellt. Der Anschluss der Fuss- und Veloverbindung an das kantonale Wegnetz entlang der Stillen Reuss ist Bestandteil der Massnahme GV5.3. Entlang der Riedstrasse und der Rynächtstrasse (zwischen Ried und Riedstrasse) wird ein neues Trottoir erstellt.

Das Projekt war Teil des AP4G als Massnahmen GV4.3 (ARE-Code1201.4.008), wurde im Rahmen des Prüfprozesses vom Bund jedoch zurückgestuft (von A ins C). Die Massnahme erfolgt nun in Eigenleistung. Die für das Projekt notwendige Teilrevision der Nutzungsplanung wurde bereits umgesetzt und genehmigt. Der Kanton (Amt für Tiefbau) und die Gemeinde Schattdorf schreiben das Projekt zusammen mit dem Sanierungsprojekt der Rynächtstrasse aus (gemeinsame Ingenieursubmission). Die Vergabe von Vor- und Bauprojekt erfolgt 2025.

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme trägt zur effizienten Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz bei. Das bestehende Konfliktpotential, welches durch die direkte Erschliessung des Gewerbeverkehrs sowie Ein- und Ausladen entlang der übergeordneten Strassen, wird durch die rückwärtige Erschliessung minimiert bzw. behoben. Die Sicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Die bestehenden Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr im Gebiet werden behoben.		
Teilstrategie		
Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen – FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz – GÜ2: Güterverkehr auf die Schiene verlagern und Verladeinfrastruktur erhalten 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Fussverkehr – Veloverkehr 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: ungestörte und effiziente Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf übergeordneten Strassen; Gewährleistung der Erschliessung Gewerbeverkehr – WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Die bestehenden Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr im Gebiet werden behoben. 		
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen		
<ul style="list-style-type: none"> – WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Konfliktpotential durch Zufahrtsverkehr und weiteren Verkehrsteilnehmenden wird minimiert 		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – AP 4G: S4.5 ESP Schattdorf – AP 4G: GV4.2 Aufwertung Militärstrasse Schattdorf – AP 5G: S5.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten – AP 5G: S5.4.5 ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen – AP 5G: GV5.3 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen – AP 5G: ÖV5.3 Schattdorf: Bushaltestelle Ried 	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung
	<ul style="list-style-type: none"> – Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt – Urnenabstimmung Bauprojekt – Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergabe – Baubeginn – Voraussichtliche Inbetriebnahme 	<ul style="list-style-type: none"> 2025 ab 2026 2027 2028 2030
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Vorprojekt inkl. aller Anhänge – 1914_Technischer Bericht Neue Brücke Stille Reuss Dez. 2024 – Aktennotiz_AS_12.12.2024 	

6.5.3 GV5.9: Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse

Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse		GV5.9
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
Federführung	Gemeinde Bürglen	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau	
Beschreibung		
Kartografische Darstellung		
<p>LEGENDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Perimeter Einzelmassnahme Legendeninhalt Teilstrategiekarte Hauptachse (international - regional) mit Anschluss Hauptachse (national - lokal) Erschliessungsachse (regional - lokal) Erschliessungsachse (lokal) Ortsdurchfahrten / zentrale Hauptachsen aufwerten Kantonales Velowegnetz Zentrum entlasten Zentrum verträglicher gestalten Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz Ortskern Entwicklungsschwerpunkt (Wohnen / Arbeiten) 		
Inhaltliche Beschreibung		
<p>Die Schächenwaldstrasse ist Erschliessungsstrasse im Norden des Schächenwalds. Sie ist als Hauptverbindung im kantonalen Velowegnetz verankert und bildet eine wichtige West-Ost-Verbindung über den Talboden. Durch die Öffnung des Schächenwalds hat sich die Bedeutung der Fussverbindung für die Bevölkerung weiter verstärkt. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere für den Fussverkehr aktuell nicht gewährleistet. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit will die Gemeinde auf den Strassenabschnitten (Schächenwald- und Bresteneggstrasse) ein Tempo 30-Zone einführen und die Strassenbeleuchtung anpassen bzw. neu erstellen.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Die Massnahme trägt dazu bei, dass Strassen in den Wohnquartieren verkehrsberuhigt sind. Durch die Temporeduktion werden die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (u.a. aufgrund mangelhafter Sichtbeziehungen) reduziert und die Verkehrssicherheit für alle verbessert. Mit der Verkehrsberuhigung wird die Schächenwaldstrasse zu einer sicheren und attraktiven Veloverbindung im kantonalen Velowegnetz.</p>		

Teilstrategie		
Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz schaffen – FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Fussverkehr – Veloverkehr 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern		
– WK 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Es entsteht eine attraktive und sichere kantonale Velohauptverbindung		
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
– WK 3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Das Konfliktpotential wird minimiert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere für den Fussverkehr erhöht		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern		
– WK 4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Mit der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h werden die Lärmemissionen verringert		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	Kein Bezug zu anderen Massnahmen	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung
	<ul style="list-style-type: none"> – Neubau Strassenbeleuchtung Schächenwaldstrasse: Vorprojekt inkl. KV sowie die kantonale Vorprüfung sind vorhanden resp. erfolgt – Einführung Tempo 30-Zone Schächenwald-/ Bresteneggstrasse: Verabschiedung zuhanden der kantonalen Vorprüfung folgt. Umsetzung ist auf die Eröffnung der WOV hin geplant 	<ul style="list-style-type: none"> Frühjahr 2025 Ab Herbst 2025
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	– Vorprojekt, Signalisationspläne und Faktenblatt sind vorhanden	

6.5.4 GV5.10: Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse

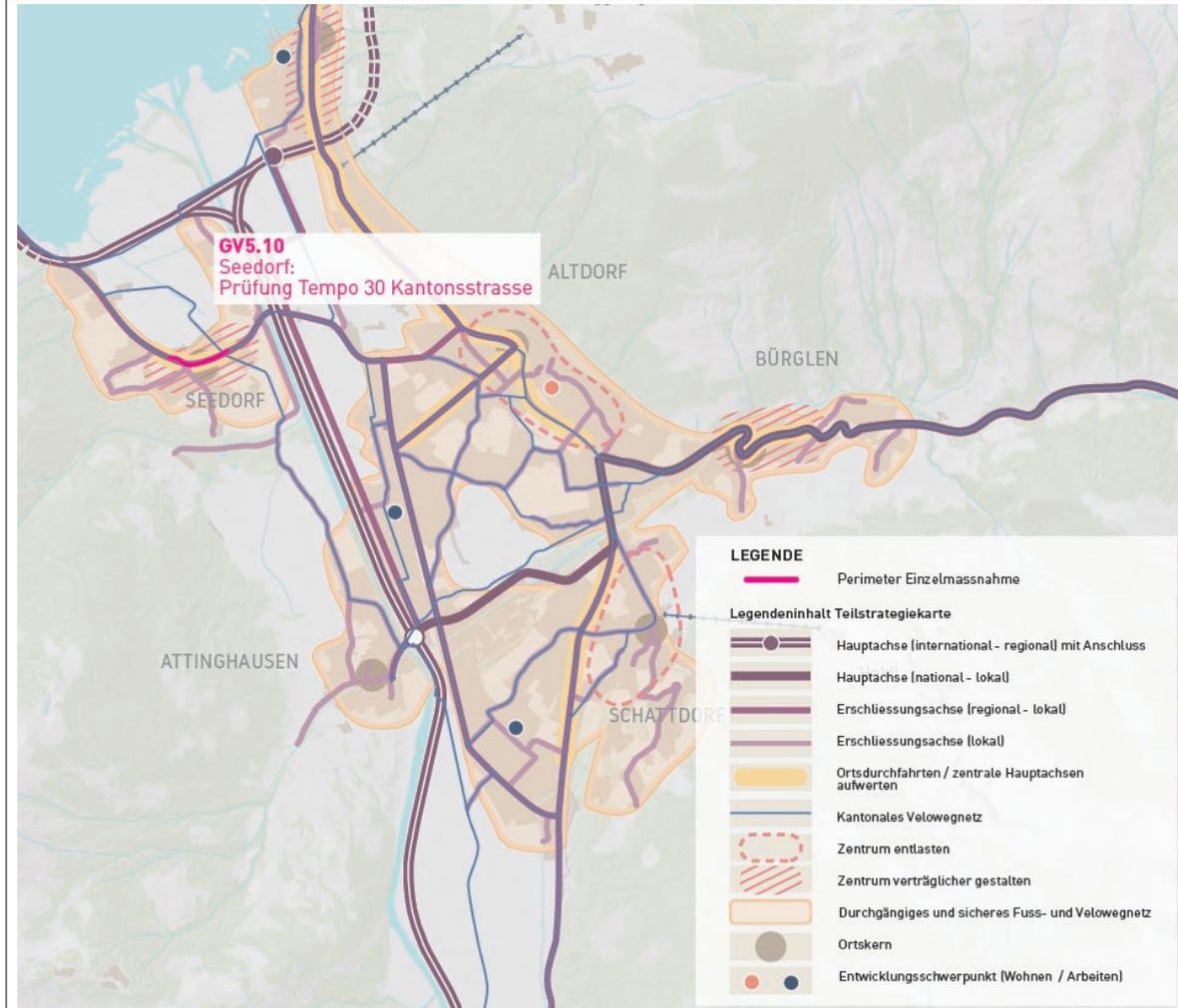
Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse			GV5.10
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (B)	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.013	Priorität 3G, ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C 1201.3.074	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt

Federführung Amt für Tiefbau

Beteiligte Gemeinde Seedorf

Beschreibung

Kartografische Darstellung



Inhaltliche Beschreibung

Die Gemeinde Seedorf plant die Aufwertung und Entwicklung des Zentrums zu einem Dorfkern. Die Dorfstrasse kann die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs in Punkto Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit heute nur bedingt erfüllen. Daher wird eine Aufwertung des Strassenraums angestrebt. Eine etappenweise bauliche Umgestaltung hat das Ziel die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Gleichzeitig hat die Dorfstrasse die Verbindungsfunktion zwischen dem Dorf und den angrenzenden Gebieten zu gewährleisten. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung von Seedorf besteht das Ziel einer siedlungsverträglichen Umgestaltung bzw. Aufwertung des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt. Aus der Erarbeitung eines Leitbilds hat sich eine Vielzahl an Handlungsfelder für die Umgestaltung der Strasse ergeben (u.a. Verbesserung bzw. Erstellung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur, Minimierung Konfliktpotential zwischen Parkierung und Fussverkehr, Anpassen ÖV-Haltestellen, Aufwertung durch Begrünung und Bereitstellung von Begegnungsorten).

In einer ersten Phase ist die Anpassung des Temporegimes auf dem zentralen Abschnitt der Dorfstrasse vorgesehen. Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse soll bereits eine erste Aufwertung des Strassenraums stattfinden. Durch die Anpassung des Temporegimes bzw. der Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen

<p>Verkehrsteilnehmenden wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aber vor allem des Fuss- und Veloverkehrs verbessert, die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht sowie die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärmemissionen des Strassenlärms) für die Anwohnenden minimiert.</p> <p>Im Rahmen dieser Massnahme soll ein Gutachten zur Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse erarbeitet werden. Dieses wird die Grundlage für weitere Planungen im Strassenabschnitt bilden.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
<p>Die Massnahme bildet Grundlage für die kommenden Planungen im Perimeter. Grundsätzlich ist das Ziel den Strassenraum im Siedlungszentrum siedlungsverträglicher zu gestalten und die Trennwirkung der Kantonsstrasse minimiert wird. Die Strasse ist nicht nur auf den motorisierten Verkehr, sondern auch auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den Aufenthalt im Ortszentrum ausgerichtet. Die Anpassung des Temporegimes führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Weiter wird durch die Angleichung der gefahrenen Geschwindigkeiten die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr verträglicher. Grundsätzlich werden die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern minimiert.</p>		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen – FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Gestaltung Strassenräume – Fussverkehr – Veloverkehr 		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
<p>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Führung des Veloverkehrs im Mischverkehrs bei Tempo 30 wird verträglicher <p>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Die Verkehrsberuhigung der Strassenabschnitte minimiert die Trennwirkung der Strassenräume im Zentrum. <p>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 3.1: Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch das Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit werden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmende und insbesondere für den Fussverkehr minimiert und die Verkehrssicherheit für alle verbessert <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> – WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch die Temporeduktion auf 30 km/h werden die Lärmemissionen verringert 		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – AP 4G: S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder – AP 4G: S4.4.9: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiete) – Dorfzentrum Seedorf – AP 4G: GV4.8 Dorfstrasse, Seedorf: Umgestaltung Ortsdurchfahrt – AP 5G: S5.3.3: Ortszentren stärken – Ortszentrum Seedorf 	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung
	<ul style="list-style-type: none"> – Erstellung Kurzgutachten zu Tempo 30 	2025
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	Keine Dokumente vorhanden	

6.5.5 GV5.11: Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze

Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze		GV5.11
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Parkierung
Federführung	Amt für Raumentwicklung	
Beteiligte	Gemeinden	
Beschreibung		
Inhaltliche Beschreibung		
<p>Das Klimaschutzkonzept des Kantons Uri hat verschiedene Massnahmen zum Verkehr aufgeführt. Die Massnahme M-1C sieht die Bewirtschaftungspflicht für öffentliche wie auch firmeninterne Parkplätze vor.</p> <p>Gerade bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist eine regionale Sichtweise und eine gesamtheitliche Regelung wichtig, um eine Wirkung zugunsten der Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel zu erreichen. Es soll zudem verhindert werden, dass regionaler Verkehr bei der Parkplatzsuche in die jeweilige Gemeinde mit den geringsten oder nicht vorhandenen Bewirtschaftungsanforderungen verlagert wird.</p> <p>Unter der Regie des Amtes für Raumentwicklung wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Agglomerationsprogramms die Grundlage geschaffen, um regional abgestimmte Bewirtschaftungskonzepte auf Gemeindeebene umzusetzen. Dazu werden Tarife und Zeitbeschränkungen bei der Parkierung regional festgelegt. Die Umsetzung erfolgt auf Gemeindeebene durch die jeweiligen Gemeinden. Zusätzlich stimmen sich die Gemeinden regelmässig bei entsprechenden Fragen ab und tauschen sich zu möglichen Änderungen oder Konfliktsituationen miteinander aus.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme trägt dazu bei, dass der Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden kann.		
Teilstrategie		
Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien: – MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen: – Verlagerung Modal Split – Ruhender Verkehr / Parkplatzmanagement		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern – WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Verbesserung der grossräumigen Verkehrsbewältigung – WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Mobilitätsmanagementmassnahme WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern – WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– Keine	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte – Erarbeitung Mustervorlage regionales Bewirtschaftungskonzept in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden	Zeitplanung 2028
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	– Keine Dokumente	

6.5.6 GV5.12: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte

Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte		GV5.12
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	Priorität 4G ARE-Code <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Mobilitätsmanagement
Federführung	Amt für Raumentwicklung	
Beteiligte	Gemeinden	
Beschreibung		
Inhaltliche Beschreibung		
<p>Das Klimaschutzkonzept des Kantons Uri sieht verschiedene Massnahmen vor, welche Verkehrsmanagement auf grösseren Arealen wie Entwicklungsschwerpunkten umfassen. Es handelt sich um die Massnahme M-1c «Bewirtschaftungspflicht für firmeninterne Parkplätze», M-2d «Mobilitätsmanagement bei Bauprojekten mit publikumsintensiver Nutzung», DV-1b «Ladeinfrastruktur für Elektromobilität bei Neubauten oder Sanierung von Parkplätzen», DV-1c «Anreize für Ladestationen in bestehenden Wohnüberbauungen, Dienstleistungsgebäuden sowie Unternehmen».</p> <p>Grössere Areale wie Entwicklungsschwerpunkte mit einer hohen Anzahl Arbeitsplätzen oder Bewohnenden generieren viel Verkehr. Dementsprechend hat ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei diesen Nutzungen eine hohe Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen im Agglomerationsgebiet und kann massgebend zu den angestrebten Veränderungen beim Modal Split beitragen.</p> <p>Um entsprechende Konzepte für Mobilitätsmanagement zu erlassen, werden in einem ersten Schritt durch das Amt für Raumentwicklung die Rahmenbedingungen und Inhalte festgelegt. In den erwähnten Massnahmen sind Inhalte wie die Bewirtschaftung von firmeneigenen Parkplätzen, welche durch Mitarbeitende genutzt werden, Regelungen mittels Mobilitätsmanagement für eine verträgliche Mobilität bei neuen publikumsintensiven Einrichtungen wie die Realisierung von Landeinfrastruktur für Elektromobilität bei Neubauprojekten oder Anreize zur Einführung bei bestehenden Wohnüberbauungen, Dienstleistungsgebäuden sowie Unternehmen abgehandelt.</p> <p>Die aufgeführten Ansätze werden durch den Kanton konkretisiert und ergänzt. Dabei werden die Grundlagen für allfällige Gesetzesanpassungen (PBG, Energiegesetz, Bau- und Zonenordnungen) geschaffen wie Vorlagen für die konkrete Umsetzung auf Kantons- und Gemeindeebene.</p> <p>Für das Gebiet Werkmatt Uri des Entwicklungsschwerpunktes Unterer Talboden ist eine «Rahmenmobilitätskonzept» sowie ein vertiefendes und separates Mobilitätskonzept für den Innovationspark in Erarbeitung. Mit diesen Konzepten werden die übergeordneten Rahmenbedingungen für das gesamte Gebiet geregelt sowie mit dem spezifischen Mobilitätskonzept die Bedingungen für ein einzelnes Entwicklungsgebiet festgelegt. Die für die Werkmatt Uri ausgearbeiteten Konzepte sollen eine Vorlage für die weiteren ESP bilden. Inhalte der Konzepte sind Lenkungsmassnahmen wie die Regelung der Parkplatzanzahl. Dabei soll eine Reduktion infolge guter ÖV-Erschliessung und Lage im Siedlungsgebiet auf ein aus fachlicher Sicht empfohlenes Mass erreicht werden. Viele kommunale Parkplatzvorgaben liegen meist über den aus fachlicher Sicht empfohlenen Werten. Ergänzend sollen die Parkplätze auch monetär bewirtschaftet werden (Einführung kostenpflichtiger Parkplätze). Weiter wird über ein Anreizsystem mittels Carsharing oder Carpooling, attraktive Veloinfrastruktur, New Work Strukturen der Firmen, Verbilligungen für die Nachhaltigen Verkehrsmittel etc. erreicht, dass für den Arbeitsweg vermehrt auf den Umweltverbund gesetzt wird.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahme trägt dazu bei, dass der Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden kann.		
Teilstrategie		
Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien: – MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird Handlungsbedarf in folgenden Themenfeldern angegangen: – Verlagerung Modal Split – Ruhender Verkehr / Parkplatzmanagement		
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration		
WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern – WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems – WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern – WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen		

Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – AP 5G: GV5.2 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B – AP 5G: GV5.3 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen – AP 5G: GV5.4 Erstfeld: ESP Erstfeld / Gygen – Arealerschliessung – AP 5G: GV5.7 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A 	
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung
	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Rahmenmobilitätskonzept Werkmatt – Arbeitshilfe Mobilitätskonzept ESP 	2025 2026/27
Dokumente und Daten		
Quantitative Angaben	Siehe: RPAV Excel-Tabellen und Sachinformationen	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Werkmatt Uri, Rahmenmobilitätskonzept; Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Stand Entwurf 28.10.2024 – Werkmatt Uri, Mobilitätskonzept Innovationspark; Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Stand Entwurf 28.10.2024 	

7 Zusammenarbeit

Massnahmen im Bereich «Zusammenarbeit» werden nicht vom Bund mitfinanziert, es handelt sich um Eigenleistungen. Sie können aber zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund beitragen.

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.

7.1 Z5.1: Koordination AP-Themen im Gemeindeverband

Koordination AP-Themen im Gemeindeverband			Z5.1
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer	ARE-Code AP 3G / 4G	Massnahmenart
Eigenleistung (A)			Eigenleistung
Federführung	Urner Gemeindeverband		
Beteiligte	Gemeinden der Agglomeration, Kanton		
Beschreibung			
Ausgangslage			
<p>An den durchgeführten Dialogplattformen zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 5. Generation kam von den Gemeinden die Rückmeldung, dass die Erarbeitung der Themen des Agglomerationsprogramms, insbesondere an den Schnittstellen der Gemeinden sowie bei kommunalen Massnahmen mit überkommunaler Wirkung, innert kurzer Zeit erfolgen muss und wenig Zeit für eine überkommunale Abstimmung und Koordination lässt. Es gab auch vereinzelt kritische Stimmen, die den Prozess als zu stark von den kantonalen Ämtern (top-down) dominiert empfanden. Von anderen Gemeinden wurde das starke Engagement des Kantons auch positiv gewürdigt.</p> <p>Mit der Massnahme Z3.1 «Dialogplattform Agglomeration» aus der 3. Generation wurde bereits ein Gefäss geschaffen, in dem agglomerationsspezifische Themen vorgestellt und diskutiert werden können. Die Themenwahl ist aber stark von der Sicht des Kantons geprägt und moderiert.</p> <p>Der Urner Gemeindeverband bietet mit seinen themenspezifischen Arbeitsgruppen eine Plattform, an der solche Themen auch ausserhalb des Top-Down vom Kanton angestossenen Erarbeitungsprozesses (im engeren Sinne) diskutiert und behandelt werden könnten.</p>			
Inhalt			
<p>Der Urner Gemeindeverband prüft und bildet bei Bedarf eine ständige Arbeitsgruppe (z.B. «Agglomerationsprogramme» oder «Abstimmung Siedlung und Verkehr») an der als Vor- oder Nachbereitung der laufenden oder künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme Themen eingebracht und diskutiert werden können. Die Arbeitsgruppe trifft sich regelmässig, mindestens alle 2 Jahre.</p> <p>Ziel ist es, den Umsetzungs- und Erarbeitungsprozess der Agglomerationsprogramme unter den Gemeinden stärker zu koordinieren, zu verstetigen sowie den (meist kurzfristig anfallenden) zeitlichen Aufwand für das Einbringen von Massnahmen in das nächste Agglomerationsprogramm zu reduzieren. Zudem sollen die Gemeinden eine gemeinsam getragene Haltung zu verschiedenen Themen des AP bilden und so ihre Rolle im Rahmen des Erarbeitungsprozesses weiter gestärkt werden. Die Arbeitsgruppe dient zudem dazu Themen aus den Gemeinden an die Trägerschaft (Kanton Uri) heranzutragen.</p> <p>Themen können von den Gemeinden, vom Vorstand des Gemeindeverbands oder auch von den kantonalen Ämtern laufend eingebracht werden.</p> <p>Mögliche Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zukünftige Anzahl und Standorte der Entwicklungsschwerpunkte Arbeit – Sammeln der mittel- bis langfristig geplanten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen und Prüfung als Massnahme zur Eingabe in der nächsten Generation – Erfahrungsaustausch zur Umsetzung und Erarbeitung von Massnahmen des AP (Diskussion Umsetzungsstand) bzw. laufendes Umsetzungsreporting der Massnahmen des AP – Diskussion des Umsetzungsstands der Massnahmen und Klärung von Fragen zur Umsetzung und Abrechnung der Massnahmen – Analyse des kommunalen und überkommunalen Handlungsbedarfs für die nächste Generation – Analyse von überkommunalen Wirkungen von Massnahmen 			
Nächste Schritte / Zeitplan			
Vorbereitung:			2025-2026
Umsetzung:			2026-2032

7.2 Z5.2: Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete

Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete			Z5.2
Umsetzungs-horizont Eigenleistung (A)	Referenz-nummer	ARE-Code AP 3G / 4G	Massnahmenart Eigenleistung
Federführung	Urner Gemeindeverband		
Beteiligte	Gemeinden der Agglomeration, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr, Gewerbe		
Beschreibung			
Ausgangslage			
<p>Die Agglomeration beinhaltet mit den Entwicklungsschwerpunkten Urner Talboden mit Teilgebiet «Werkmatt» (Gewerbe), «Arbeitsplatzgebiet Schattdorf/Bürglen» (Industrie und Gewerbe, VE), «Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen» (Gewerbe) und «Arbeitsplatzgebiet Amsteg / Grund» (Gewerbe) vier Standorte mit Nutzungsschwerpunkt Gewerbe/Arbeiten. Bei der Werkmatt ist der Kanton Grundeigentümer und federführend für die Entwicklung zuständig. Die übrigen ESP obliegen der Federführung der Standortgemeinden.</p> <p>Der kantonale Richtplan macht zu den ESP Arbeitsplatzschwerpunkten verschiedene Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das erwartete Beschäftigtenwachstum soll mehrheitlich in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten stattfinden. Die bestehenden Gewerbebezonen sollen sich, wo dies raumplanerisch nicht erwünscht ist, nicht mehr weiter ausdehnen. Angestrebt wird eine Konzentration in regionalen Gewerbebezonen an gut erschlossenen Lagen in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP). – Langfristig ist es zudem aus Sicht der Landwirtschaft und der Landschaft wünschenswert, gewisse Gewerbegebiete im Unteren Reusstal bei Nutzungsaufgabe, bei anstehenden Investitionsentscheidungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen allenfalls aufzuheben und zu verlagern. – Künftige Einzonungen von grösseren Gewerbeflächen werden nur noch in den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten und im Sinne von «regionalen, gemeindeübergreifend betriebenen Flächen» vorgenommen. Sie haben eine auf die vorgesehene Nutzung abgestimmte gute Erschliessungsqualität aufzuweisen. – Die ESP Arbeitsplatzgebiete [...] weisen insgesamt ein ähnliches Nutzungsprofil auf. Flächenintensive und strassenverkehrsorientierte Industrie- und Gewerbebetriebe dominieren. <p>Aus diesen Bestimmungen ergeben sich verschiedene Problemfelder, die auch im Rahmen der Dialogplattformen im Erarbeitungsprozess zu AP 5G angesprochen wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konkurrenz unter ESP-Gemeinden: Die ESP Schattdorf, Bürglen, Amsteg, Erstfeld verfügen über ein ähnliches Profil. Es bestehen ökonomische Anreize, die Ansiedlung neuer Unternehmen bei der «zuerst angefragten» Gemeinde vorzunehmen, auch wenn der Standort aus regionaler, raumplanerischer und verkehrlicher Sicht nicht optimal ist. Es bestehen kaum Anreize, Anfragen als ungeeignet zu beurteilen und an andere Gemeinden weiterzuvermitteln. – Fehlendes Angebot an ESP-Flächen: Einige ESP-Flächen sind möglicherweise nicht ausreichend erschlossen, verfügen über einen nicht dem Bedarf entsprechenden Zonentyp oder sind aufgrund von Interessen der Eigentümerschaft blockiert. – Gemeinden ohne freie ESP-Flächen: Die Entwicklungsmöglichkeiten in diesen Gemeinden sind aufgrund der Fokussierung auf ESP-Flächen eingeschränkt <p>Hinweise zu möglichen Lösungsansätzen geben folgende Dokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bundesamt für Raumentwicklung (2024), Smarte Industrie- und Gewerbebezonen. Für eine verbesserte Planung der Industrie- und Gewerbebezonen. Online unter: https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/91099.pdf – Hürzeler (2015), Lasten-Nutzen-Ausgleich im Rahmen von interkommunal bewirtschafteten Arbeitszonen. Online unter: https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/dokumente/bericht/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf.download.pdf/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf – VLP-ASPAN und KPK (2016), Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung. Synthese zum Workshop ARE-KPK vom Nov. 2015. Online unter: https://www.espacesuisse.ch/sites/default/files/documents/2015_huerzeler-christina_LastenNutzenAusgleichImRahmen.pdf 			

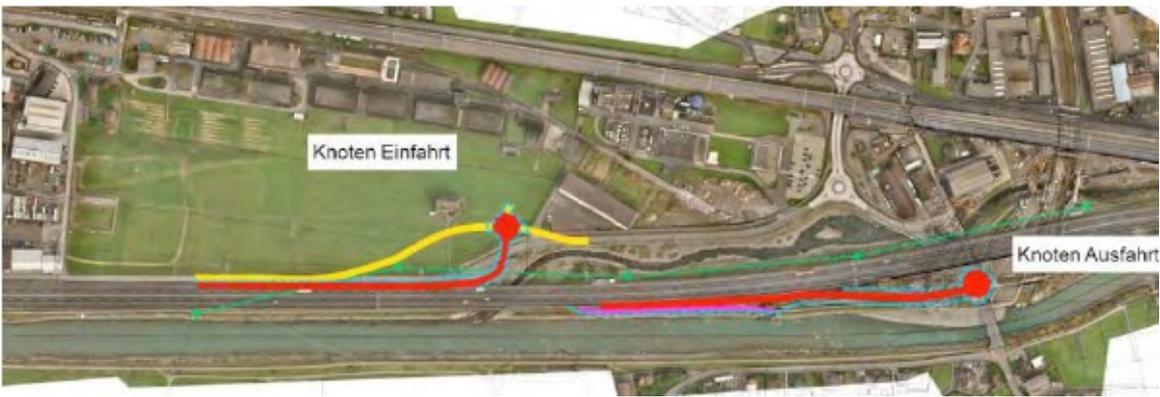
Inhalt	
<p>Die Massnahme zielt auf eine verstärkte Koordination der Arbeitsplatzgebiete im Unteren Reusstal ab. Dazu wird ein Prozess gestartet, bei dem verschiedene Möglichkeiten sowie die Vor- und Nachteile dieser überkommunalen Koordination diskutiert werden.</p> <p>Mögliche Fragen, die im Rahmen des Prozesses ergebnisoffen geklärt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wer ist für die Organisation und Koordination der ESP Arbeit zuständig? – Wie ist die aktuelle Situation in den Arbeitsplatzgebieten und ESP im Unteren Reusstal? Welche Gemeinden verfügen über freie Arbeitsplatzgebiete ausserhalb und innerhalb der ESP? Welche Arbeitsplatzgebiete befinden sich an raumplanerisch oder verkehrlich ungünstigen Lagen (gemäss Richtplan)? – Wie können Gewerbe- und Industriebetriebe an ungünstigen Lagen dazu animiert werden, bei anstehenden grösseren Investitionsentscheidungen, einen Umzug in einen ESP zu erwägen? – Wie kann das Management bestehender Arbeitszonen bzw. künftige Aus-/Einzonungen im Sinne von «regionalen, gemeindeübergreifend betriebenen Flächen» erfolgen? – Wie können auch Gemeinden mit Arbeitszonen an ungünstigen Lagen, ohne Arbeitszonenreserven oder ohne ESP von einem solchen Management profitieren? 	
Nächste Schritte / Zeitplan	
Vorbereitung:	2025-2026
Umsetzung:	2026-2032

7.3 Z5.3: Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung

Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung			Z5.3
Umsetzungs-horizont Eigenleistung (A)	Referenz-nummer	ARE-Code AP 3G / 4G	Massnahmenart Eigenleistung
Federführung	Amt für Raumentwicklung		
Beteiligte	Amt für Tiefbau, Amt für Umwelt, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr		
Beschreibung			
Ausgangslage			
<p>Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des AP 5. Generation wurde von der Trägerschaft als Stossrichtung festgelegt, dass Aspekte der Siedlungsökologie und der Klimaresilienz (Klimaschutz, Klimaanpassung) in die Erarbeitung der Strategien, der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen einfließen sollen. Ein entsprechender Handlungsbedarf wurde erkannt und bezogen auf die Strategien konnte dies bereits umgesetzt werden.</p> <p>Bei der Aufarbeitung der Massnahmen hat sich gezeigt, dass dieses Ansinnen für die 5. Generation zu früh kam. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte sind noch nicht überarbeitet, die Siedlungsleitbilder der Gemeinden werden derzeit überarbeitet und die grösseren Massnahmen sind in der Planung teilweise schon weiter fortgeschritten.</p> <p>Explizite Vorgaben in Übereinstimmung mit Art. 12 des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) zur Klimaverträglichkeit, zur Klimaanpassung und zur Siedlungsökologie sind derzeit in der für die Agglomerationsprogramme relevanten kantonalen Gesetzgebung (z.B. Strassengesetz StrG, Planungs- und Baugesetz PBG) noch nicht umgesetzt. Entsprechend fehlt diesen Aspekten bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen auch die Verbindlichkeit.</p> <p>Im Kantonalen Klimaschutzkonzept (zur Reduktion des Ausstosses an Klimagasen) sind Massnahmen vorgesehen, welche den Klimaschutz in allen Planungs- und Förderinstrumenten des Kantons fördern wollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massnahme V-1a hat die «konsequente Ausrichtung der Planungs- und Förderinstrumente nach den Kriterien des Klimaschutzes» zum Ziel und enthält eine Prüfung der Klimaverträglichkeit der kantonalen Strategien und Konzepte. – Massnahmen V-1b hat die Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung von Regierungsratsanträgen zum Ziel. 			
Inhalt			
<p>Auf Basis der Erkenntnisse aus der Massnahme des Klimaschutzkonzepts erstellt der Kanton eine Analyse zur Behandlung der oben erwähnten Themen in der kantonalen raumrelevanten Gesetzgebung. Insbesondere das Strassen- sowie Planungs- und Baugesetz sollen anhand der Erkenntnisse aus der Analyse, bei Bedarf, angepasst werden.</p> <p>Auf dieser Grundlage erarbeitet die Trägerschaft im Hinblick auf das AP der 6. Generation Vorschläge, wie die Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und Siedlungsökologie in der kantonalen und kommunalen Planung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen gestärkt werden können.</p>			
Nächste Schritte / Zeitplan			
Vorbereitung:			2025-2026
Umsetzung:			2026-2028

8 Übergeordnete und nationale Massnahmen

8.1 ÜM5.1: Halbanschluss Altdorf Süd A2

Halbanschluss Altdorf Süd A2			ÜM5.1
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer	ARE-Code AP 3G / 4G	Massnahmenart
frühestens 2029	SIN OB 10.2 Altdorf	1201.3.083	Nationale Planung Verkehr
Federführung	ASTRA		
Beteiligte	Amt für Tiefbau Kanton Uri; Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen und Schattdorf		
Kartografische Darstellung			
			
Übersichtsplan Halbanschluss A2 (Quelle: Vorprojekt ASTRA)			
Ausgangslage			
<p>Um weitgehende flankierende Massnahmen auf der Gotthardachse vornehmen zu können, ist eine Ersatzlösung für die schweizerische Hauptstrasse H2/H17 erforderlich. Dies ist für den Kanton Uri ohne Verlust der Netzqualität nur möglich, wenn die West-Ost-Verbindung im Raum Wysshus/Altdorf mit einem neuen Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) an die A2 angeschlossen wird.</p>			
Inhalt			
<p>Im Bereich Wysshus/Altdorf ist ein Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) auf der A2 vorgesehen, damit eine optimale Entlastung der zentralen Siedlungsgebiete erreicht werden kann. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 30.11.2018 das generelle Projekt des neuen Halbanschlusses Altdorf Süd verabschiedet.</p> <p>Auszug aus BGER 1C_99/2023 vom 4. Juni 2024¹: Das Ausführungsprojekt umfasst eine rund 372 m lange Einfahrtsrampe Richtung Norden und eine rund 388 m lange Ausfahrtsrampe Richtung Süden. Die neuen Rampen werden über zwei neue, ebenfalls zum Nationalstrassenprojekt gehörende Kreisel an das untergeordnete Strassennetz angeschlossen. Eine im Bereich der geplanten Ausfahrtsrampe bestehende Lärmschutzwand soll teilweise abgebrochen und durch eine neue, höhere Lärmschutzwand entlang der Ausfahrtsrampe ersetzt werden. Für das Ausführungsprojekt wird mit Kosten von Fr. 11'677'000.- gerechnet.</p>			
Entwicklung seit der vorherigen Generation			
<p>Während der öffentlichen Planaufgabe des Ausführungsprojekts gingen beim UVEK mehrere Einsprachen ein, darunter eine Einsprache der Einwohnergemeinde Attinghausen.</p> <p>Das Bundesgericht hat am 4. Juni 2024 die Beschwerde der Gemeinde Attinghausen gegen das Ausführungsprojekt zum Autobahn-Halbanschluss vollumfänglich gutgeheissen. Das angefochtene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Januar 2023 und die Plangenehmigung des UVEK vom 31. März 2021 werden aufgehoben. Die Sache wird an das UVEK zurückgewiesen.</p> <p>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 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.</p>			
Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration			
<p>Im AP 3G war der Bau der West-Ost-Verbindung inklusive neuer Halbanschluss eine Schlüsselmassnahme, welche wesentliche Veränderungen im Verkehrssystem in Bezug auf den Strassenverkehr im unteren Reusstal zur Folge hat. Ziel der Massnahme ist es unter anderem, die Ortskerne vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Zudem wird die langfristige Erreichbarkeit der Agglomeration im nationalen Kontext sichergestellt und das regionale Gesamtverkehrssystem auf die übergeordneten Entwicklungen angepasst.</p>			

8.2 ÜM5.2: Umwidmung Hauptstrasse H2

Umwidmung Hauptstrasse H2			ÜM5.2
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer		Massnahmenart
2025/2026			Nationale Planung Verkehr
Federführung	Amt für Tiefbau Kanton Uri		
Beteiligte	ASTRA		
Kartografische Darstellung			
Signalisationskonzept Hauptstrasse H2 (Quelle: Amt für Tiefbau Uri)			
Ausgangslage			
<p>Durch die Agglomeration führen aktuell zwei schweizerische Hauptstrassen, die H17 (Klausenstrasse) sowie die H2 (Gottthardstrasse K2). Die H17 endet an der Gottthardstrasse beim Kreisel Kollegi. Beide sind mit der Nummerntafel für Hauptstrassen (4.57, weisse Zahl auf blauem Grund) signalisiert.</p> <p>Hauptstrassen stellen sowohl die Durchleitung des nationalen und internationalen Verkehrs als auch die wichtigsten regionalen Verbindungen sicher. Damit die flankierenden Massnahmen zur WOV, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Altendorf (Massnahme GV5.5) sowie die geplante Umgestaltung der Flüelerstrasse (Massnahme GV5.6) umgesetzt werden können, muss die Hauptstrasse umgelegt werden. Auf nationalen Hauptstrassen sind im Grundsatz keine Tempo-30 und Begegnungszonen zulässig.</p>			
Inhalt			
<p>Das Amt für Tiefbau hat in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) beschlossen, die West-Ost-Verbindungsstrasse sowie die Industriestrasse (K24) neu als Schweizerische Hauptstrasse zu widmen und die Gottthardstrasse zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Flüelen aus dem Hauptstrassennetz zu entlassen.</p> <p>Zur Massnahme gehört auch die Anpassung der Signalisation. Dies trägt dazu bei, dass der Strassenverkehr ab Kreisel Flüelen nicht über die Flüelerstrasse nach Schattdorf oder Bürglen verkehrt, sondern den vorgesehenen Weg via Industriestrasse – WOV wählt.</p>			
Entwicklung seit der vorherigen Generation			
Keine			

¹ Bundesgericht (2024), BGER 1C_99/2023 vom 4. Juni 2024. Online unter: https://www.bger.ch/ext/eurospi-der/live/de/php/aza/http/index.php?highlight_docid=aza://04-06-2024-1C_99-2023&lang=de&zoom=&type=show_document

Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die West-Ost-Verbindung mit Halbanchluss führt zu wesentlichen Veränderungen im Verkehrssystem in Bezug auf den Strassenverkehr im unteren Reusstal. Ziel der Massnahme ist es unter anderem, die Ortskerne vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Signalisation der Industriestrasse als Hauptstrasse unterstützt insbesondere in der Übergangsphase bis zur Umsetzung des Halbanchlusses und darüber hinaus die Lenkung der Verkehrsströme auf diese Achse.

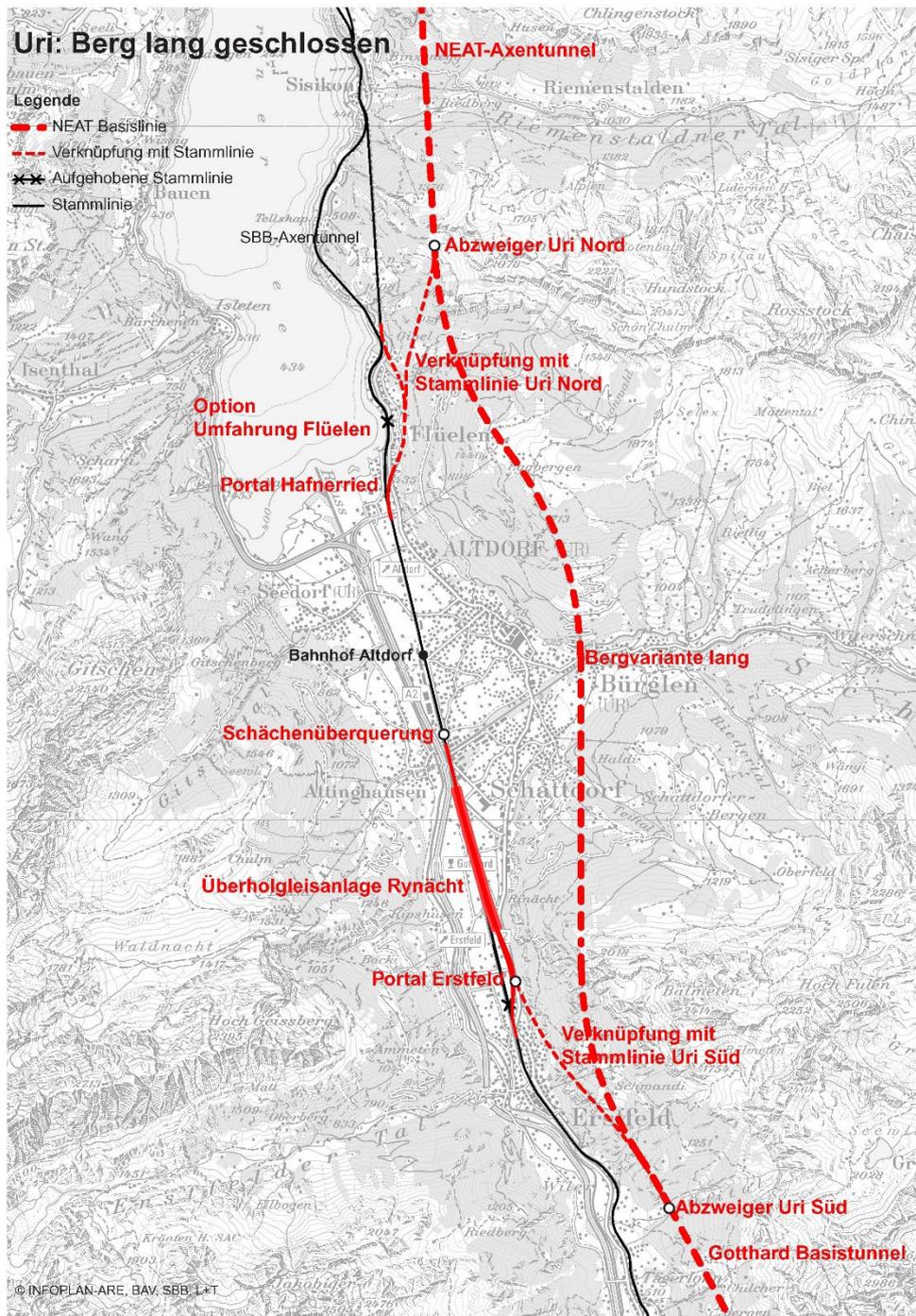
8.3 ÜM5.3: N4 Neue Axenstrasse

N4 Neue Axenstrasse		ÜM5.3
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer	Massnahmenart
2024 – 2033	SIN OB 10.1	Nationale Planung Verkehr
Federführung	ASTRA	
Beteiligte	Kanton Uri, Kanton Schwyz	
Kartografische Darstellung		
Übersichtsplan N4 Neue Axenstrasse (Quelle: https://www.axen.ch/images/02_projekt/pdf/N4A_Rahmenterminprogramm_Ausfuhrung_20221231.pdf , Zugriff: 14. November 2024)		
Ausgangslage		
Die bestehende Axenstrasse genügt, insbesondere zwischen Ingenbohl und Sisikon, den heutigen Sicherheits- und Ausbaustandards nicht. Felsstürze und Murgänge führten und führen immer wieder zu Sperrungen der Strasse. Des Weiteren ist das Dorf Sisikon mit bis zu 14'000 Fahrzeugen pro Tag verkehrlich stark belastet und der Verkehrsfluss ist durch die Ortsdurchfahrt behindert. Der Bundesrat stellte dies bereits vor Jahrzehnten fest, weshalb die betroffenen Kantone Uri und Schwyz beauftragt wurden, ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Der Bundesrat genehmigte im Jahr 2009 das Generelle Projekt N4 Ingenbohl – Gumpisch.		
Inhalt		
Das Projekt umfasst den Bau der neuen Axenstrasse (2-spurig) auf einer Länge von 8.9 km sowie den Bau des Morschacher- (2.9 km) und Sisikoner-Tunnel (4.4 km). Weiter wird die alte Axenstrasse auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet und angepasst und die Anschlüsse nach Riemenstalden und Morschach werden modernisiert. Zudem wird die Ortsdurchfahrt Sisikon umgestaltet.		
Mit diesen Massnahmen wird der Schutz vor Naturgefahren erheblich verbessert. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und die Verfügbarkeit der Verkehrsverbindung sichergestellt. Die neue Axenstrasse fungiert zusätzlich als Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2), womit die geforderte Netzredundanz gewährleistet wird. Zusätzlich zur Aufwertung der Gemeinde Sisikon wird mit dem Morschacher Tunnel eine nachhaltige Entlastung des Dorfkerns von Brunnen ermöglicht. Durch die baulichen Anpassungen an der alten Axenstrasse und die Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr gewinnt die gesamte Region an touristischer Attraktivität.		
Entwicklung seit der vorherigen Generation		
2023 wurde die Hilfsbrücke am Gumpisch eröffnet. 2024 erfolgte der Baustart. Mit der Inbetriebnahme wird im Jahr 2033 gerechnet.		
Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration		
Die Massnahme befindet sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters, steht jedoch insbesondere mit dem geplanten neuen Anschluss N4 Flüelen im Zusammenhang (vgl. ÜM3). Auch wenn kein Kapazitätsausbau geplant ist, wird der Verkehrsfluss erst mit dem Anschluss N4 durchgehend gewährleistet.		

8.4 ÜM5.4: Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel

Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel			ÜM5.4
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer		Massnahmenart
Langfristig	SIS OB 10.2		Nationale Planung Verkehr
Federführung	BAV		
Beteiligte	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Gemeinde Flüelen		

Kartografische Darstellung



Übersichtsplan «Uri Berg lang» (Quelle: <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/1399.pdf>, Zugriff: 9. März 2024)

Ausgangslage

Der Gotthard-Basistunnel mit dem Nordportal in Erstfeld wurde im Jahr 2016 in Betrieb genommen. Die Abschnitte Uri Berg lang und Axentunnel waren nicht finanzierte Elemente des NEAT-Konzepts und wurden zeitlich zurückgestellt. Mit der Festlegung der Projektelemente im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene sind diese raumplanerisch gesichert.

Inhalt

Für die zweite Bauetappe der NEAT zeigt der Bund im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene die Linienführung der Bahngleise im Raum Flüelen auf. Mit dem gut 12 km langen Axentunnel kann die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden. Mit der abgeschlossenen Sanierung des bestehenden Axentunnels wurde die Nutzungsdauer der Tunnels um 50 Jahre verlängert (Seegleis bis ca. 2069 und Berggleis bis ca. 2060). Ab dem Axentunnel ist mit «Uri Berg lang» eine unterirdische Verlängerung des Gotthard-Basistunnels um rund 14 km geplant. Dadurch erhöht sich die Kapazität auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel. Der nördliche Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri an die Neubaustrecke erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider. Mit der «Umfahrung Flüelen» soll das Dorf doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie aufgehoben werden. Für den Anschluss von Flüelen ist eine neue Haltestelle an der neuen Strecke im Raum Reider vorgesehen.

Entwicklung seit der vorherigen Generation

Keine

Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die SBB-Stammlinie, insbesondere Flüelen wird mit der «Umfahrung Flüelen» entlastet und die Stammlinie aufgehoben. Dieser Teil kann unabhängig von den anderen Elementen erstellt werden, der Kanton setzt sich für eine rasche Realisierung ein. Der Bahnhof Altdorf, welcher für den Halt von Fernverkehrszügen ausgebaut wurde, profitiert vom kreuzungsfreien Anschluss an die Neubaustrecke. Weiter steht das Vorhaben in Abhängigkeit mit dem ESP Wohnen und Tourismus Flüelen. Die Bebauung im ESP Perimeter ist mit der langfristigen Situation abzustimmen. Die Erschliessungskorridore sind zu sichern.

Sollte langfristig und in weiteren Schritten auch der Tunnelabschnitt «Uri Berg lang» realisiert werden, könnte dies auf die Erreichbarkeit des Kantons Uri und den Kantonsbahnhof starke Auswirkungen haben, da Fernverkehrszüge den Kanton ohne Halt umfahren könnten.

8.5 ÜM5.5: Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)

Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)			ÜM5.5
Umsetzungs-horizont	Referenz-nummer	ARE-Code AP 3G / 4G	Massnahmenart
Langfristig	SIN OB 10.2	- / -	Nationale Planung Verkehr
Federführung	ASTRA		
Beteiligte	Kanton Uri, Gemeinde Flüelen		
Kartografische Darstellung			
			
Luftbild des Flüeler Kreisels vor der Umgestaltung (Quelle: www.geo.admin.ch)			
Ausgangslage			
Die veränderte Anschlussituation durch den geplanten Halbanschluss N2 Altdorf-Süd hat verkehrliche Auswirkungen auf den Knoten N4 Flüelen. Auch in Hinblick auf die Neue Axenstrasse ist der bestehende Kreisel durch eine niveaufreie Lösung zu ersetzen.			
Inhalt			
Beim ASTRA ist derzeit auch ein Projekt für die niveaufreie Anbindung der A4 an die Nationalstrasse A2 in Flüelen in Untersuchung. Teil des Projektes sind die Aufhebung des Kreisels in Flüelen (der voraussichtlich an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird) und die Verlegung der Kantonsstrasse K2 ans Bahngleis. Der Kanton Uri hat zusammen mit dem ASTRA eine Vorstudie erarbeitet. Darin werden die Abhängigkeit aller Massnahmen im Gebiet des Kreisels Flüelen aufgezeigt, die Machbarkeit der Varianten abgeschätzt und die Varianten für die weiteren Bearbeitungsschritte festgelegt. In der aktuellen Bearbeitung des Projekts Kreisel Flüelerstrasse liegt die Führung beim Kanton Uri, welcher das grösste Interesse an einer raschen Verbesserung der Situation hat. Eine genaue Zeitplanung für das Projekt existiert derzeit nicht. Aufgrund des Zusammenhangs des Projekts Kreisel mit dem Bau der NEAT-Zufahrtsstrecke und den dadurch notwendigen Eingriffen an National- und Kantonsstrasse und den damit verbundenen terminlichen Unsicherheiten, wird die aktuelle Situation mit dem Flüeler Kreisel allerdings noch für längere Zeit bestehen bleiben.			
Entwicklung seit der vorherigen Generation			
Keine			
Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration			
Die Massnahme wird durch die verschiedenen Ausbauschritte zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich des Flüeler Kreisels führen. Durch eine Verlegung der Kantonsstrasse in einem ersten Schritt wird die Nationalstrasse vom Verkehr zwischen Flüelen und Altdorf entlastet. Weiter sollen die beiden Flüeler Ortsteile unabhängig von der Nationalstrasse miteinander verbunden werden. Das Projekt steht zudem in Abhängigkeit zur neuen Axenstrasse. Der Endzustand des Anschlusses N4 Flüelen wird mit der Fertigstellung der neuen Axenstrasse erreicht, eine Etappierung der Massnahme ist gemäss Antwort des Urner Regierungsrat auf eine Interpellation vom 9.2.2021 möglich und auch vorgesehen. Weiter steht das Vorhaben in Abhängigkeit mit der Entwicklung des ESP Wohnen und Tourismus Flüelen. Die Bebauung im ESP Perimeter ist mit der Verbindungsstrasse zwischen den beiden Ortsteilen abzustimmen. Die Erschliessungskorridore für die Anpassung der Erschliessungssituation ist zu gegebenem Zeitpunkt zu sichern.			