

Mitwirkungstabelle

Vernehmlassung vom 17. Februar 2025 bis 6. April 2025

Berücksichtigen
 Teilweise berücksichtigen
 Nicht berücksichtigen
 Kenntnisnahme

Auf Grund der Rückmeldungen wurde insbesondere ein grosser Teil der Situationsanalyse in den Anhang des Hauptberichts verschoben. Dadurch haben sich einige Kapitelnummerierungen verschoben. Auch im Massnahmenband gab es noch Änderungen bei den Massnahmennummern. Dies wurde in der Spalte Begründung Umgang, wenn nötig, berücksichtigt.

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Architekturforum Uri	Hauptbericht	7	Die Formulierungen zum Handlungsbedarf und deren Priorisierung sollen aussagekräftiger formuliert werden.	Die Formulierungen Handlungsbedarf und Priorisierung im Kapitel 7 Hauptbericht (beispielsweise Ortskerne beleben) sind sehr vage und entsprechend wenig aussagekräftig.	Teilweise berücksichtigen	Punktuelle Präzisierung des Handlungsbedarfs
Architekturforum Uri	Hauptbericht	Abbildung 5-6	Mehrbelastung auf Strecke Kreisel Kollegi bis Kreisel Schächen darstellen.	Darstellung Mehrbelastung durch MIV zwischen den Kreisel Kollegi und Schächen ist zwar im Text aber nicht im Plan dargestellt.	Berücksichtigen	Aufgenommen und Abbildung präzisiert.
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Mit Blick auf das AP 6G sind die Massnahmen mit B-Priorität zu prüfen.	Wir sehen einen hohen Investitionsbedarf in diesem Paket (6G). Strategisch könnte zur Sicherung der Finanzierung seitens Kantons eine teilweise Aufwertung in die Priorität A sinnvoll sein.	Kenntnisnahme	
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Die Priorisierung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr dürfte grundsätzlich höher sein.		Kenntnisnahme	
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Die wichtigen Projekte wie Entwicklung Zentrum Erstfeld oder die flankierenden Massnahmen im Dorfzentrum Altdorf wurden leider zurückgestellt.		Kenntnisnahme	
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Für eine zukunftsgerichtete Mobilität sind die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr essentiell. Hierfür sind auch entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. Sollte dies mit der aktuellen finanziellen Aussicht des Kantons Uri nicht möglich		Kenntnisnahme	
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Investitionen in die Infrastruktur sind Investitionen in die Zukunft. Werden diese Investitionen verzögert, sind Mehrkosten defacto garantiert.		Kenntnisnahme	
Architekturforum Uri	Weitere Bemerkungen		Die Aufnahme des Grüngürtels in Altdorf wird vom Architekturforum Uri erfreut zur Kenntnis genommen.		Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Hauptbericht	6.4.2 Landschaftsentwicklung	Dieselben Bedingungen sollen für die LN gelten. Bodenverbrauch: Der Bodenverbrauch soll nicht minimal gehalten, sondern nicht angetastet werden.	Die LN gilt es zu schützen und ebenfalls in der Landschaftsentwicklung aufzuführen.	Teilweise berücksichtigen	LN textlich integriert unter 5.4.2 Zielsetzung Landschaftsentwicklung (Bodenverbrauch minimieren)
Bauernverband Uri	Hauptbericht	6.4.3 Verkehrsentwicklung	Das Velowegnetz ist mit der minimalen Gestaltung in der Breite und Radius anzusetzen. Wir appellieren auf eine möglichst schlanke Verkehrsführung.	Dadurch können nutzbare Flächen gespart werden.	Nicht berücksichtigen	Die Planung des Velowegnetzes richtet sich nach dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz). In der Planung werden die entsprechend geltenden Normen berücksichtigt.
Bauernverband Uri	Hauptbericht	7.2 Landschaft	Der LN soll denselben Schutz geboten werden in Bezug auf die Naturverträglichkeit.	Um die Sicherstellung des Natur- und Landschaftsschutzes benötigt es Grünflächen, die bewirtschaftet werden.	Kenntnisnahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Bauernverband Uri	Hauptbericht	8.2.1 Vernetzung im Talboden	Die Aufwertung der Flora & Fauna soll nicht im Kulturland stattfinden.	Die punktuellen Eingriffe sind an schwierig zu bewirtschaftete Stellen anzubringen (Wald). Das Kulturland muss erhalten bleiben und nicht wie erwähnt «soweit möglich». Gewässeraufwertungen sollen nicht zum Verlust von Kulturland führen.	Teilweise berücksichtigen	Textlich auf "soweit möglich" verzichtet
Bauernverband Uri	Hauptbericht	8.2.3 Biodiversität im Siedlungsraum	Massnahmen, die im Siedlungsgebiet nicht umgesetzt werden können, dürfen nicht der LN belastet werden.		Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Massnahmenband	4.2.2 Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse	Der Veloweg darf nicht auf Kulturland stattfinden. Wir fragen uns, wie viele Velowege es nach Altdorf benötigt.	Man sollte auf die Entwicklung des WOV abwarten, bevor man Massnahmen umsetzt. Allenfalls gibt es dadurch weitere Veränderungen der Situation.	Nicht berücksichtigen	Das rGVK und das Radwegkonzept sind aufeinander abgestimmt und durch die Stimmberechtigten bestätigt worden.
Bauernverband Uri	Massnahmenband	6.5 ÜM 5: Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen	Wir unterstützen die Vereinfachung der Verkehrsführung.	Die Verkehrsführung soll so geführt werden, dass die umliegenden Kulturlandflächen nicht verkleinert werden.	Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Massnahmenband	LS.4 Siedlungsrandgestaltung Unteres Reusstal	Die Verbindung soll auf der Fläche der Partnerparzelle hergestellt werden.	Damit die LN nicht eingeschränkt wird und der Nutzen der Fläche erhalten bleibt.	Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Massnahmenband	SS.1 Verdichtungspotenzial erkennen	Kein Antrag.	Positiv: Wir unterstützen die innere Verdichtung. Flächen im Zentrum sollen genutzt werden und der Bevölkerung zur Verfügung stehen.	Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Massnahmenband	SS.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten	Der BV Uri ist der Meinung, dass man nicht auf Vorrat Flächen im Richtplan Einzonen soll, sondern auf Interesse.	Somit werden keine Flächen für die Landwirtschaft blockiert, die man bis zur Bebauung nutzen könnte.	Nicht berücksichtigen	Im Richtplan werden keine Flächen eingezont. Einzonungen werden erst dann vorgenommen, wenn Bedarf dafür besteht. Dabei muss ein Bedarfsnachweis vorliegen und mit der Einzonung muss eineeffiziente und bodensparende Bebauung sichergestellt werden. Dies alles im Sinne eines nachhaltigen Umgangs mit der Resource Boden.
Bauernverband Uri	Massnahmenband	SS.5 Siedlungsökologie	Grundsätzlich positiv: Auch Privatpersonen sind in der Pflicht die Biodiversität aufrecht zu erhalten.	Durch Hecken, Wiesen etc. kann Lebensraum für Kleintiere und Verbindungen von Wald und Wiese geschaffen werden.	Kenntnisnahme	
Die Mitte	Hauptbericht	Abbildung 2-3, Seite 13	Der Titel muss heissen: Massnahmen des AP 5G	Ergibt sich aus dem letzten Abschnitt von Seite 12	Berücksichtigen	Angepasster Titel.
Die Mitte	Hauptbericht	Diverse Stellen	Einfügen eines Beschriebs der Situation beim Halbinschluss	An mehreren Stellen wird die Bedeutung des Halbinschlusses Altdorf Süd erwähnt. Statt der Einholung der vorhanden Informationen beim Astra, wird festgestellt, dass «der Umsetzungshorizont aufgrund des Bundesgerichtsentscheides unklar ist» (Bericht Seiten 91 und 165). Eine kurze Nachfrage beim Chef der Astra Filiale Zofingen hat ergeben, dass die Baudirektion sich (erst) Mitte Februar 2025 nach dem Planungsstand erkundigt hat! Es wird dringend empfohlen eine aktuelle Situationsbeschreibung einzufügen.	Berücksichtigen	Die Baudirektion geht nach wie vor davon aus, dass der für das Gesamtverkehrskonzept wichtige Halbinschluss 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

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Die Mitte	Weitere Bemerkungen			Bei der Massnahme Knoten Rossgliessen fehlen unseres Erachtens, wichtige Hinweise zur Wichtigkeit und Dringlichkeit für diese Schlüsselmassnahmen beim ESP Schattdorf.	Berücksichtigen	Abbildung und Text (Kapitel 8.2) wurde angepasst
Die Mitte	Weitere Bemerkungen		Die Massnahmen "Flamas Altdorf innerorts", "Radwege" und "Flüelerstrasse" müssen als A-Massnahme definiert werden.	Aufgrund des Fragebogens kann unsere Unzufriedenheit mit dem Hauptbericht und dem Massnahmenband erkannt werden. Ein Bericht mit 11 externen Beratern und erwarteten Kosten von 290'000 CHF muss aus unserer Sicht mehr konkrete Massnahmen enthalten. Die wenigen A Massnahmen sind aus unserer Sicht zwar aggroprogrammfähig, sie treffen aber nicht den dringenden Handlungsbedarf, der sich aus dem Berichtsinhalt ergibt. Aus unserer Sicht wichtig sind	Nicht berücksichtigen	Die Massnahmen erfüllen entweder den nötigen Planungsstand für eine A-Massnahme noch nicht (Altdorf innerorts) oder die Bau- und Finanzreife kann erst nach dem A-Horizont erreicht werden (Radwege und Flüelerstrasse). Gemäss Abbildung 7 auf Seite 52 der Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 01. Februar 2023 würde der Bund diese Massnahmen in die B-Liste einteilen. Deshalb hat sich die Trägerschaft dazu entschieden, diese Massnahmen als B-Massnahmen einzugeben.
Die Mitte	Weitere Bemerkungen			Im Bericht wird erwähnt, dass der Planungsstand Halbanschluss unbekannt ist. Diese Aussage kritisieren wir und erachten wir nicht als sehr geschickt. Die WOV wird in diesem Jahr fertig gebaut und die wichtigen Anschlussprojekte erst für die Jahre 2032 – 2036 geplant. Aus unserer Sicht besteht dringender Handlungsbedarf. Die	Kenntnisnahme	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
Gemeinde Altdorf	Hauptbericht	4.3.2 Abschnitt c	Redaktionelles: In Seedorf ist die Emil Gisler AG / GIPO AG mit rund 230 Beschäftigten angesiedelt, an der Seedorferstrasse liegt zudem der Hauptsitz der Porr Suisse AG (rund 100 Beschäftigte im ganzen Kanton).	Der Hauptsitz liegt auf Altdorfer Gemeindegebiet.	Berücksichtigen	Räumliche Lage präzisiert. Grossried ergänzt.
Gemeinde Altdorf	Hauptbericht	4.3.2 Abschnitt e	Redaktionelles: Abbildung 4-12 überprüfen	Es wird vermutet, dass zweimal die gleiche Abbildung dargestellt ist.	Berücksichtigen	Korrekte Abbildung eingefügt
Gemeinde Altdorf	Hauptbericht	8.3.3 ÖV Öffentlicher Verkehr	Bus-Hauptachse via Werkmatt überprüfen	Die Hauptachse folgt aktuell der Attinghauserstrasse, bei einer Zunahme der Arbeitsplätze in der Werkmatt macht eine Ergänzung der Hauptachse Sinn.	Nicht berücksichtigen	Die Bus-Hauptachsen erschliessen die zentralen Siedlungsgebiete optimal mit dem öffentlichen Verkehr. Durch die Lage dieser Achse
Gemeinde Altdorf	Hauptbericht	8.3.4 VV Veloverkehr	Beidseitige Velo-Hauptrouten beim Bahnhof Altdorf überprüfen	Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird sehr begrüsst, es wird jedoch in Frage gestellt, wieso zu beiden Seiten des Bahnhofs eine Hauptroute eingezeichnet ist.	Kenntnisnahme	Das kantonale Veloroutennetz wurde im Rahmen des Regionale Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland erarbeitet. Eine erneute Anpassung des Netzes war nicht vorgesehen. Im AP wurde das verabschiedete Veloroutennetz übernommen.
Gemeinde Altdorf	Massnahmenband	generell	Redaktionelles: Jahreszahl Siedlungsleitbild Altdorf korrigieren	Der Gemeinderats beschliesst das SLB im 2025, teilweise steht das Jahr 2024.	Berücksichtigen	Im Teil Siedlung angepasst.
Gemeinde Altdorf	Massnahmenband	55.2.4	Löschung der Teilmassnahme 55.2.4 MSA-Areal Altdorf	Die Ausgangslage hat sich geändert. Die Planung für eine Zwischennutzung ist unsicher geworden, weil der Zeithorizont aufgrund der reduzierten Baurechtsvertragsdauer (10 Jahre) und eventueller Beanspruchung als Installationsplatz (ca. 7 Jahre) erschwert wird.	Berücksichtigen	Massnahme gelöscht
Gemeinde Altdorf	Weitere Bemerkungen		Die Gemeinde stellt den Antrag zur Prüfung, inwiefern das ÖV-Konzept in den Hauptbericht oder als Massnahme eingebunden werden kann.	Die Gemeinde erarbeitet zusammen mit dem Kanton (VD) ein ÖV-Konzept.	Kenntnisnahme	Aktuell liegt eine Projektskizze (Aft) der sich stellenden Fragen um den ÖV am Telldenkenmal vor. Im Rahmen der Umgestaltung "Altdorf innerorts" mit FlaMa zur WOV, flächige Gestaltung (T30 und Begegnungszone, Schmittgasse) ergeben sich Zielkonflikte gegenüber den Ansprüchen der ÖV-Infrastruktur. Im Rahmen einer Studie sollen in einem nächsten Schritt offene Fragen geklärt und mögliche Lösungen um die Führung des öffentlichen Verkehrs insbesondere am Telldenkenmal aufgezeigt und gegeneinander abgewogen werden.
Gemeinde Altdorf	Weitere Bemerkungen		Die Gemeinde Altdorf beantragt daher die Umbenennung der lokalen Drehscheibe Telldenkenmal in lokale Drehscheibe Zentrum.	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt/ Rathausplatz Altdorf wird eine ebenerdige Platzgestaltung angestrebt. Dies steht im Widerspruch mit den genormten Haltekanten für die Busse. Im Rahmen des ÖV-Konzepts wird geprüft, ob eine Verlegung der Bushaltestellen am Telldenkenmal machbar ist.	Berücksichtigen	Im Hauptbericht umgesetzt: "VDS Zentrum" (heute beim Telldenkenmal)
Gemeinde Attinghausen	Massnahmenband	3.1.4	Beträge für Aufwertung der Bushaltestellen je auf ca. 300'000 – 500'000 Fr. erhöhen	Aufgrund der örtlichen Situation	Berücksichtigen	Auf je 300'000 CHF angepasst
Gemeinde Bürglen	Hauptbericht	5.3 Künftige Siedlungsentwicklung	Der ESP Arbeitsplatz Bürglen ist separat aufzuführen (auf dem Gemeindegebiet Bürglen sind dies das «Galgenwäldli» und «Neuland»). Dasselbe gilt für die Abbildung 5-2. Diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen vom 27. Januar 2025.	Was ist mit ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf gemeint, welcher unter der Federführung der Gemeinde Schattdorf steht? Sofern damit der «Schächenwald» bzw. das «Neuland» gemeint ist, soll dies auch so bezeichnet werden (die Gemeinde Schattdorf verfügt auch noch über die	Berücksichtigen	Hinweis Ecolan: Gemäss Richtplan gibt es nur einen ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen. Ergänzung AM-Plan: Wir haben besprochen, dass die ESP zwecks Einheitlichkeit immer gemäss

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gemeinde Bürglen	Hauptbericht	Abbildung 5-6 Erwartete Veränderung der Verkehrsbelastung durch WOV	Wir beantragen die Abschnitte Kreisel Kollegi – Kreisel Schächten sowie der Rynächtstrasse / Umfahrungsstrasse ebenfalls einzufärben.	Diesbezüglich verweisen wir auf die Ausführungen vom 27. Januar 2025.	Teilweise berücksichtigen	Kollegi aufgenommen und Abbildung präzisiert. Rynächtstrasse vom Kreisel Kastelen bis Bahnhof Altdorf wird gemäss Verkehrsmodellierung nicht stark zusätzlich belastet.
Gemeinde Bürglen	Hauptbericht		Verfahrensstand zum Halbanschluss ergänzen	Im Bericht wird wiederholt der Halbanschluss der WOV erwähnt. Aufgrund der Spärmassnahmen des Bundes ist zu befürchten, dass die Umsetzung des Halban schlusses storniert oder im schlimmsten Fall sogar gestrichen wird. Aus Sicht der Gemeinde Bürglen fehlt eine Information zum aktuellen Verfahrensstand.	Berücksichtigen	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 Meilensteine sind auf brickermatte.ch öffentlich einsehbar.
Gemeinde Bürglen	Massnahmenband	2.2 Schlüsselareale Entwickeln (mit Teilmassnahmen)	Antrag zum APH Brickermatte: Keine Jahreszahlen angeben (im Besonderen in Ziffer SS.2.1).	Weder der Termin der Urnenabstimmung, der Baubeginn noch die Inbetriebnahme des APH sind aktuell bekannt. Wir verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen vom 27. Januar 2025.	Nicht berücksichtigen	
Gemeinde Bürglen	Massnahmenband	2.4 Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (mit Teilmassnahmen)	Aus unserer Sicht sind die Entwicklungsschwerpunkte Bürglen und Schattdorf pro Gemeinde zu trennen. Vorschlag «ESP Bürglen» und «ESP Schattdorf».		Teilweise berücksichtigen	Gemäss Richtplan gibt es nur einen ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen. Wir haben besprochen, dass die ESP zwecks Einheitlichkeit immer gemäss Bezeichnung Richtplan bezeichnet werden. Einen ESP
Gemeinde Bürglen	Massnahmenband	Allgemeine Bemerkung	Wir bitten um eine einheitliche Bezeichnung resp. Anpassung, namentlich: «Das Siedlungsleitbild der Gemeinde Bürglen ist in Erarbeitung».	Im Massnahmenband wird verschiedentlich auf das Siedlungsleitbild der Gemeinde Bürglen verwiesen (vgl. Kapitel SS.2.2, SS.4.3 und SS.4.4). Über den aktuellen Planungsstand werden wir Sie im Schreiben vom 27. Januar 2025 informiert. Am Planungsstand selber hat sich seitdem nichts verändert.	Berücksichtigen	Massnahmenband vereinheitlicht
Gemeinde Bürglen		4.4.3 Verkehrsberuhigung Schächtenwaldstrasse	Ergänzung: Auf Plan fehlt der Bereich der Breteneggstrasse der ebenfalls einer Tempo-30-Zone zugeführt wird. Planungsstand und Umsetzung offen:		Berücksichtigen	Geodaten sind angepasst.
Gemeinde Bürglen		GV5.2.1 Bürglen Süd	Wir beantragen daher auf die Abbildung einer Linienführung zu verzichten.	Kosten geschätzt CHF 3'000'000.00 Planausschnitt: die Linienführung ist falsch. Im Rahmen der Erarbeitung des Siedlungsleitbildes werden diverse Varianten ausgearbeitet. Der Variantenentscheid steht aber noch aus. Deswegen ist es verfrüht eine Linienführung abzubilden.	Teilweise berücksichtigen	Kosten in Absprache mit der Gemeinde auf 1'000'000.- angesetzt. Linienführung gemäss Variantenentscheid der Gemeinde wird dargestellt.
Gemeinde Bürglen		ÖV5.1.3 Bürglen, Bushaltestelle Brügg inkl. Prüfung Fahrregime	Ergänzung: Im Zuge von Abklärungen will die Gemeinde prüfen, ein neues Fahrregime einzuführen u.a. mit der Neuordnung der Bushaltestelle womöglich auf der Fahrbahn. Jahreszahl bei Meilensteine Gesamtrevision Ortsplanung streichen.	Wann der Start für die Nutzungsplanänderung erfolgt steht zurzeit noch nicht fest. Daher Jahreszahl streichen.	Berücksichtigen	Die Ergänzungen wurden übernommen und die Kosten angepasst.
Gemeinde Bürglen		ÖV5.2.2 Bürglen, Bushaltestelle Dorf	Ergänzung: Das Projekt für die Umgestaltung ist ausstehend. Die Planung erfolgt in Abhängigkeit mit der Überbauung Pfarrmättel.		Kenntnisnahme	
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	2.1 (S.16) / 2.2 (S.20, S. 23) Etc ...	Anmerkung: Dass die entsprechenden Massnahmen im Bereich der Multimodalen Verkehrsdrehscheibe Erstfeld (IM3.3) ohne vorgängige Information und Ab- und Rücksprache mit der Gemeinde einfach in die nächste Generation geschoben wurde, ist nicht nachvollziehbar. Die Vorgehensweise irritiert sehr.	Erstfeld spielt als Scharnier zum Urner Oberland eine Wichtige Rolle. Zudem weist die Bushaltestelle beim regionalen Bahnhof Erstfeld hinsichtlich der Sicherheit wie auch der behindertengerechten Gestaltung erhebliche Mängel auf. Diese müssen entsprechen in einer hohen Priorität schnellstmöglich behoben werden. Die Massnahme, die bereits den AP 3G und 4G enthalten war, wird nun wiederum zeitlich nach hinten verschoben, was die Planungssicherheit deutlich erschwert. Die Gemeinde Erstfeld war und ist entsprechend intensiv daran, die erforderlichen Planungen termingerecht voranzutreiben. Nun wird die Gemeinde vor die Tatsache gestellt, dass neu mit einer 4-jährigen Verzögerung zu rechnen	Kenntnisnahme	Gemäss Telefonat mit der Bauabteilung läuft momentan die Überarbeitung der Machbarkeitsstufe auf Grund des vorgeschriebenen Erhalts der Milchküche (Schutzobjekt). Die Umsetzung der Verkehrsdrehscheibe bzw. der neuen Bushaltestelle ist direkt abhängig vom Bau des Gebäudes auf dem Gemeindehausplatz. Der Baubeginn für das Gebäude ist bei einem optimalen Planungsverlauf 2028 möglich. Baubeginn für die Strasse mit Bushaltestelle ist im Idealfall 2031/32. Spätest möglicher Baubeginn für Massnahmen im A-Horizont der 5.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	2.2.1 (S.22) / 4.4.1 b) (S.62)	Adressierung des noch nicht realisierten Teilstücks des Veloweges auf dem ASTRA-Bereich des A2-Zubringers. Diese Massnahme/Pendenz ist unter Kapitel 2.2.1 und insbesondere unter 4.4.1 b) zu verorten und entsprechend konkreter darauf hinzuweisen (Zuständigkeit ASTRA)...-> analog in Massnahmenblatt SS.4.6 unter «Bezug zu anderen Planungen /	Die Formulierung im Letzten Abschnitt (2.2.1; S.22) ist so nicht ganz korrekt. Denn die Ost-West-Verbindung des Veloweges auf dem A2-Zubringer ist nur teilweise fertiggestellt. Die Realisierung des Abschnitts, ausgehend vom Knoten Breitelstrasse/A2-Zubringer hin gegen Westen über die Autobahn und Reuss ist durch das ASTRA nach wie vor ausstehend. Im AP ist	Berücksichtigen	Text in 2.2.1 und 14.3.1b (Situationsanalyse) ergänzt
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	4.3.2 (S.51, S.54)	in Bild Benennung, resp. Ergänzung «Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen» (analog Formulierung auf S. 54, letzter Absatz)		Berücksichtigen	Bezeichnung in Abbildung 14-9 in Kap. 14.2.2 korrigiert.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	8.1.1 (S.133)	Aufnahme des Areal «Stegmatt» als Schlüsselareal.	Das Areal «Stegmatt» verfügt über ein grosses Potential und bildet einen wichtigen und relevanten Bestandteil der kurz- und mittelfristigen räumlichen wie auch gesellschaftlichen Entwicklung von Erstfeld.	Nicht berücksichtigen	Der Umsetzungshorizont des Areals Stegmatt ist nicht klar, weshalb es schwierig ist, eine Priorisierung (A- oder B-Horizont) vorzunehmen. Zudem ist unklar, was überhaupt als Massnahme vorgesehen ist und welche Auswirkung die Massnahme auf das Verkehrssystem hat.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	8.2.3 (S.137) / 9.4 (S.162)	Ergänzung, dass der Kanton hinsichtlich der Anforderungen an Siedlungsrande und Grüngürtel einheitliche und allgemeingültige Vorgaben/Leitfäden (Strategie) erarbeitet und den Gemeinden zur Verfügung stellt. -> analog der definierten Massnahme L4 unter 9.4	Die Thematik betrifft alle Gemeinden in gleichem Masse. Entsprechen sollen von Seiten Kanton übergeordnete Vorgaben definiert werden (Strategie), damit ein einheitlicher Umgang sichergestellt werden kann und sich die Gemeinden auf die Vorgaben des Kantons stützen können.	Nicht berücksichtigen	Die Abteilung Natur und Landschaft des Amts für Raumentwicklung hat ein Konzept zur Förderung der Siedlungsökologie erarbeitet (vgl. Massnahme S3.1 AP URT 3G). Dieses beinhaltet auch Massnahmen zu den Siedlungsrandern.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	8.3.6 (S.150)	Ergänzung, dass beim ESP Gygen eine entsprechende Umschlagsanlage, respektive ein Gleisanschluss langfristig zu prüfen ist. -> analog in Massnahmenblatt SS.4.6 unter «Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen» erwähnt.	Im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes ESP Gygen ist durch die Strabag der Wunsch geäußert worden, dass der ESP Gygen über einen Güterbahnhof an die Bahn angeschlossen werden soll. Eine entsprechende Prüfung ist auch im KRP festgelegt und sollte als eine zu prüfende Teilstrategie ins AP URT 5G aufgenommen werden. Hierzu gilt es auch	Berücksichtigen	Wurde im Hauptbericht und Massnahmenband angepasst.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Hauptbericht	Abbildung 4-12 (S.53)	Achtung: Identische Abbildungen		Berücksichtigen	Korrigiert
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Massnahmenband	3.1.3 (S.65) / GV5.2.2 (S.80)	Kontrolle der angegebenen Kosten	Die angegebenen Kosten von CHF 500 T sind sportlich gerechnet. Die Gemeinde geht davon aus, dass es sich beim Projekt um den Streckenabschnitt Bahnhof – Passerelle (500m)	Nicht berücksichtigen	Da keine Kosten von Gemeinde oder Kanton angegeben wurden, wurden die Kosten auf 500'000 CHF geschätzt. Eine Anpassung der
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Massnahmenband	4.3.1 / IM5.1 (S.111)	> allenfalls Bild durch einen Plan aus der aktuell laufenden Machbarkeitsstudie oder aber der Testplanung ersetzen... > diverse textliche Anpassungen/Hinweise (siehe Massnahmenblatt) > Kosten prüfen	> Frage: Der unter «Inhalt» erwähnte Punkt «Neugestaltung und Aufwertung des Gemeindehausplatzes» wird nicht als Bestandteil, respektive als keine über das AP 5G mitfinanzierende Massnahme bezeichnet. Ist dies auch dann der Fall, wenn über den Gemeindehausplatz (Fuss-)Verbindungen von Bahn zu Bus und umgekehrt für den Pendlerverkehr geschaffen werden? > Frage: wie kommt der Kostenteiler (70/30) zustande?	Kenntnisnahme	Die Massnahmenpläne wurden alle vereinheitlicht und angepasst.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Massnahmenband	55.2 (S.15)	(analog oben, Hauptbericht 8.1.1 (S.133)); Aufnahme «Stegmatt» als Schlüsselareal		Nicht berücksichtigen	Der Umsetzungshorizont des Areals Stegmatt ist nicht klar, weshalb es schwierig ist, eine Priorisierung (A- oder B-Horizont) vorzunehmen. Zudem ist unklar, was überhaupt als Massnahme vorgesehen ist und welche Auswirkung die Massnahme auf das Verkehrssystem hat.
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Massnahmenband	55.3 (S.25)	Anpassung «Inhalt, Pkt. 2»: > «Gemeinde Erstfeld: Städtebauliche Entwicklung zwischen Bahnhof und Gemeindehaus sowie des Trümpiplatzes, inkl. Schlossbergunterführung.»		Berücksichtigen	
Gemeinde Erstfeld (Gemeinderat)	Massnahmenband	55.3.2 (S.29-30)	Anpassung diverser Inhalte: > siehe Massnahmenblatt 55.3.2		Teilweise berücksichtigen	Anpassungen wurden teilweise berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Flüelen	Massnahmenband	B-Massnahme Rad- und Fussgängerverbindung Giesenstrasse/Allmendstrasse Altdorf/Flüelen	Kosten müssen angepasst bzw. vereinheitlicht werden. Die gefährliche Strassenquerung in der Kurve Allmendstrasse muss in die Massnahme aufgenommen werden.	Die B-Massnahme Rad- und Fussgängerverbindung Giesenstrasse/Allmendstrasse Altdorf/Flüelen ist in den Unterlagen mit verschiedenen Kosten aufgeführt (1.5 Mio. Franken und 2.0 Mio. Franken). Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass ein Kostenteiler noch nie verhandelt worden ist. Weiter wird in diesem Zusammenhang erneut und wiederholt mitgeteilt bzw. eingegeben, dass in diese Massnahme auch die für Fussgänger und Velofahrer sehr gefährliche Strassenquerung in der Kurve Allmendstrasse aufgenommen werden muss.	Kenntnisnahme	Planungsstand dieser Massnahme ist gegenüber dem AP 4G noch nicht weiter fortgeschritten (B-Horizont), Basis Radwegkonzept 2016. Bei den Kosten handelt es sich deshalb auch um eine grobe Schätzung auf Basis des aktuellen Stands. Da sich die Massnahmen auch über das Grundeigentum des ASTRA erstrecken (Kreisler Werkhof bis Ausfahrt A2), wird sich dieses auch an den Kosten beteiligen müssen.
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	7.3	Die Gemeinde Schattdorf beantragt, dass der touristische Umfahrsverkehr (Freizeit- und Tourismusverkehr) höher gewichtet wird (hoch).	Der Touristische Umfahrsverkehr führt jährlich grössere Probleme für das gesamte Agglomerationsgebiet mit sich, diese Thematik muss nach wie vor von hoher Bedeutung bleiben, damit Lösungen erarbeitet werden.	Nicht berücksichtigen	Der touristische Umfahrsverkehr hat im Kanton eine hohe Priorität. Entsprechend besteht seit 2023 die Arbeitsgruppe Staumanagement Uri. Die Gruppe erarbeitet und analysiert mögliche Massnahmen, um die Staubildung zu verringern und den Verkehrsfluss auf den betroffenen Strassen zu optimieren. Dabei werden die Siedlungsverträglichkeit und die Aufenthaltsqualität berücksichtigt.
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	4.2.2	Die Gemeinde Schattdorf beantragt im zweiten Absatz neben dem Zentrum von Altdorf ebenfalls das Siedlungsgebiet von Schattdorf zu erwähnen.	Diverse FlaMa's werden umgesetzt, um den Dorfkern von Schattdorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Daher betrifft es genau wie das Zentrum von Altdorf auch den Dorfkern von Schattdorf.	Berücksichtigen	Abschnitt wurde in Kapitel 4.4 integriert und präzisiert.
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	2.2.2 A) Verkehrsmassnahmen	Die Gemeinde Schattdorf beantragt im genannten Kapitel beim Punkt «Erschliessung ESP Schattdorf und Aufwertung Knoten Rossgiesen», dass ebenfalls auf den vom Bund bemängelten Punkt der Verknüpfung des Projekts mit dem rGVK und der Gesamtverkehrsstrategie «WOV» angesprochen wird. In den weiteren Kapiteln,	Pauschal wird unter den Verkehrsmassnahmen für die Depriorisierung der Erschliessung ESP Schattdorf und Aufwertung des Knotens Rossgiesen von A nach B im AP4G die mangelnde Planungstiefe erwähnt. Das ist so nicht korrekt. Im Ergebnisbericht des AP4G steht (Zitat) als mindestens genauso gewichtiger, wenn nicht fundamentalere Hauptgrund «Eine kohärente	Berücksichtigen	Angepasst und in Kapitel 9.4.5 verschoben.
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	4.1 «WOV und FlaMa's lenken den Verkehr aus den Siedlungsgebieten»	Die Gemeinde Schattdorf beantragt beim Punkt 2 die Ergänzung der Dorfstrasse. Daher «...des Durchgangsverkehrs auf der Gotthardstrasse sowie auf der Dorfstrasse.»	Es darf auf keinen Fall den Eindruck entstehen, dass der Durchgangsverkehr nur auf der Gotthardstrasse reduziert werden soll. Es ist wichtig, dass der Durchgangsverkehr zukünftig über die WOV erfolgen muss, und daher die beiden Hauptachsen von Schattdorf (Gotthardstrasse sowie Adlergarten- und Dorfstrasse) resp. der gesamte Siedlungsraum Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlastet werden.	Berücksichtigen	Abschnitt wurde in Kapitel 4.4 integriert und präzisiert. Wobei festzuhalten ist, dass gemäss Verkehrsmodell die Dorfstrasse zusätzlich vom Quell-Ziel-Verkehr belastet wird (Modellierung ohne Knoten Rossgiesen und rückwertig Ried; nur WOV, Halbanchluss und rechtskräftige FlaMa)
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	7.1 «Arbeitsplatzgebiete aufeinander abstimmen und profilieren»	Die Gemeinde beantragt, diese Massnahme auf Mittel herabzustufen.	Die Einstufung dieses Handlungsfeldes auf Hoch suggeriert, dass dies ein Hauptthema im Agglomerationsprogramm der 5. Generation ist. Aus Sicht der Gemeinde Schattdorf ist eine gesamtheitliche Abstimmung der Arbeitsplatzgebiete sicher sinnvoll aber im Kontext aller Handlungsfelder nicht in der Priorisierung Hoch. Zudem sieht die Gemeinde die rein	Nicht berücksichtigen	Die Priorität wird auf hoch belassen. Das hat die Priorisierung an der Dialogplattform II ergeben. Der Text wurde leicht angepasst und der Handlungsbedarf Verdichtungspotenzial ausschöpfen ebenfalls als hoch priorisiert.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	8.1.4 / AS: 8.3.1 Mobilitätskonzepte und Erschliessung ESP	Die Gemeinde Schattdorf beantragt, dass die Thematik der direkten Verkehrserschliessung der Arbeitsplatzgebiete (an Hauptachsen / Nationalstrassen) auch in dieser Strategie noch klarer in den Fokus gestellt wird.	Die direkte Anbindung reduziert den Arbeits- und Güterverkehr durch Siedlungsgebiete sowie siedlungsorientierte Strassen und reduziert unnötige Umwege.	Teilweise berücksichtigen	Bei der Strategie MS1 geht es um Nachfrage aktiv lenken und die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel. Die direkte Erschliessung der ESP an übergeordnetes Strassennetz ist Bestandteil der Strategie MIV1 - MS1 nicht angepasst, MIV1 ergänzt. Zudem wurde die
Gemeinde Schattdorf	Hauptbericht	Abbildung 4-12	Die Gemeinde Schattdorf beantragt das Diagramm oben zu ersetzen (Fehler – Diagramm enthält Prozentuale Werte analog Diagramm unten, anstatt absolute Werte).	Es wird im Bericht zweimal dieselbe Grafik abgebildet und nicht wie im Text erwähnt einmal in absoluten Werten und einem mit prozentualen Anteilen.	Berücksichtigen	Korrigiert
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 «Entwicklung seit der vorherigen Generation» «Zukunftsbild und Ziele»	Die Gemeinde Schattdorf beantragt diverse Anpassungen am Text: S.96 2. Absatz, 1 Punkt: «Dieser sollte noch 2025 vergeben werden.» S.96 2. Absatz, 2 Punkt: «Einer Überlastung des Knotens Kastelen wird entgegengewirkt.» S.96 3. Absatz: «...Abwicklung des motorisierten Verkehrs und insbesondere des Güterverkehrs sowie des Arbeitsverkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz...	Diverse kleine, fehlerhafte oder fehlende inhaltliche Angaben müssen korrigiert resp. ergänzt werden.	Teilweise berücksichtigen	Anträge wurden teilweise berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel	Die Gemeinde Schattdorf beantragt Änderung von Punkt 1: «Beinhaltet alle Kosten inkl. Planungskosten.»	Kosten ausserhalb des AP 5G wurden bereits rausgerechnet.	Berücksichtigen	Anträge wurden berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Bezug / Abgrenzung	Die Gemeinde Schattdorf beantragt die Ergänzung im Bereich «Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen»: AP5G S5.4.5: ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgliessen. AP5 GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte AP5 ÖV: 5.2.5: Bushaltestelle Rossgliessen	Dieses Projekt hat einen direkten Einfluss auf die Ausführung dieser zusätzlichen Massnahmen.	Berücksichtigen	Anträge wurden berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst. Massnahmennummern haben zum Teil gewechselt.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen	Die Gemeinde Schattdorf beantragt folgende Querverweise auf den Kantonalen Richtplan: 5.3-2 Flankierende Massnahme West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd 5.3-3 Anpassungen Verkehrsanlagen Unteres Reusstal 5.4-4 Reorganisation Busnetz 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz	Das Projekt hat Einfluss, neben den bereits erwähnten Verweisen, auf die zusätzlich aufgeführten Inhalte des kant. Richtplanes.	Berücksichtigen	Anträge wurden teilweise berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen	Die Gemeinde Schattdorf beantragt beim Thema «Umweltverträglichkeitsprüfung» folgende Ergänzung: «Die Umweltverträglichkeit wird im Rahmen des Vorprojektes sowie des Bauprojektes geprüft. Es sind keine FFF sowie auch keine belasteten Standorte betroffen.»	Ergänzung von Inhalt.	Berücksichtigen	Anträge wurden teilweise berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Dokumente	Die Gemeinde Schattdorf beantragt folgende Ergänzung: -1914_Technischer Bericht_Neue Brücke Stille Reuss Dez 2024 -Aktennotiz_AS_12.12.2024	Notwendige zusätzliche Dokumente, welche die Ausführung der Brücke als Druckbrücke belegen.	Berücksichtigen	Anträge wurden berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Kartografische Darstellung	Die Gemeinde Schattdorf beantragt eine andere Grafik. Diese wird dem ARE zugestellt.	Grafik zeigt nicht effektives Projekt.	Teilweise berücksichtigen	Einheitliche Plandarstellung aller Verkehrsmaßnahmen wird umgesetzt.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Planungsstand und Finanzierung	Die Gemeinde Schattdorf beantragt folgenden Änderung: Punkt 2: Abweichend vom Vorprojekt konnte in der Zwischenzeit eine andere Lösung bezüglich der Brücke Stille Reuss definiert werden. Diese wird anders als in der Vorstudie	Ergänzung von Inhalt.	Berücksichtigen	Unter Entwicklung seit letzter Generation ergänzt.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.1.2 Teilstrategie	Die Gemeinde Schattdorf beantragt folgende Änderungen bei den Teilstrategien: Zusätzlich Verweis auf VV2 (1), Verweis auf GV1 anstatt GV2 (2)	1)Das Projekt fördert das kantonale Velowegnetz (VV1) je-doch auch klar die Anbindung des kommunalen Velowegnetzes aus dem Ried (VV2) 2)Das Projekt hat keinen Einfluss auf die Strategie GV2, jedoch einen klaren Einfluss auf die TS GV1 «Strassengüterverkehr vom übrigen Verkehr entflechten».	Berücksichtigen	Anträge wurden berücksichtigt und Massnahmenblatt angepasst.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.5.2 Dokumente und Daten	Bitte im Text ergänzen: Beilagen analog GV 5.4.	Es wurde ein Vorprojekt über alles erstellt. Daher Dokumentation analog GV 5.4	Berücksichtigen	
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	4.5.2 Kartografische Darstellung	Die Gemeinde Schattdorf beantragt eine andere Grafik. Diese wird dem ARE gestellt .	Grafik zeigt nicht effektives Projekt.	Teilweise berücksichtigen	Einheitliche Plandarstellung aller Verkehrsamsnahmen wird umgesetzt. Projektpläne werden in den Dokumenten erwähnt und separat abgegeben.
Gemeinde Schattdorf	Massnahmenband	ÖV5.1.4	Die Gemeinde Schattdorf beantragt den Satz in der Kurzbeschreibung bezüglich Tempo 30 zu streichen. Es ist aktuell keine Zone Tempo 30 in diesem Perimeter geplant .	Die Gemeinde Schattdorf plant aktuell keine Zone Tempo 30 auf diesem Strassenperimeter einzuführen.	Berücksichtigen	
Gemeinde Seedorf	Hauptbericht	9. Massnahmen	Entwicklungsprozess des Massnahmenkatalogs ergänzen.	Analyse, Teilstrategien und Handlungsbedarf sind stimmig. Wie aus dem Handlungsbedarf die Massnahmen abgeleitet, beurteilt und priorisiert wurden ist nicht nachvollziehbar.	Teilweise berücksichtigen	Punktueller Präzisierung der zu erfüllenden Voraussetzungen der Massnahmen (Planungsstand, Baureife, Gesamtkonzeption) sowie notwendige zeitliche Abstimmung mit UHP.
Gemeinde Seedorf	Hauptbericht	9.1 Erläuterungen zur Priorisierung	Ergänzen aller gesammelten, vorbesprochenen Massnahmen und Ideen, inkl. Priorisierungsentscheid. (evtl. als Anhang)	Die Entscheidungsfindung der Projektleitung wäre nachvollziehbarer	Teilweise berücksichtigen	Die Entscheidungsfindung erfolgt in erster Linie anhand der Vorgaben aus den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes (Kapitel 3.3 Massnahmenbeurteilung). Entscheidend sind der Planungsstand, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Bau- und
Gemeinde Seedorf	Massnahmenband	GV5.11 Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse	Die Benennung der Massnahme ist zu ändern auf: Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse	Das Ziel der Massnahme ist nicht die Prüfung, sondern wie im Titel «5.4 Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse / Umgestaltung Aufwertung Kantonsstrasse» vorgesehen die Umsetzung.	Nicht berücksichtigen	Es handelt sich erst um eine Prüfung und noch nicht um die Umsetzung von T30.
Gemeinde Seedorf	Massnahmenband	GV5.11 Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse	Anpassung Priorität von eigene Leistung (B) auf B	Das Ziel der Massnahme ist nicht die Prüfung, sondern wie im Titel «5.4 Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse / Umgestaltung Aufwertung Kantonsstrasse» vorgesehen die Umsetzung. Dementsprechend sind das auch keine Eigenleistungen mehr, sondern als B Massnahme aufzunehmen (Besprechung 6.2.2025). Bis 2032 bleibt genügend Zeit die Gestaltungsmassnahmen zu verifizieren oder zu verwerfen. Im Gegensatz zum Entwurf	Nicht berücksichtigen	Es handelt sich erst um eine Prüfung und noch nicht um die Umsetzung von T30. Die Prüfung ist noch nicht beitragsberechtigt.
Gemeinde Seedorf	Massnahmenband	LS.1 Artenförderung und Schutzprogramme in Teil-räumen	Die geplanten Aufwertungsmassnahmen im Gebiet Reussdelta und Bodenwald sind der Gemeinde Seedorf aufzuzeigen.	Das Agglomerationsprogramm ist behördenverbindlich und setzt somit das Einverständnis der Behörden voraus.	Nicht berücksichtigen	In Seedorf handelt es sich wie beschrieben nicht um geplante Massnahmen, sondern die Weiterführung von laufenden Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen. Zudem sind für beide Gebiete Kommissionen eingesetzt worden (Reussdelta-Kommission und Bodenwald-Kommission), in denen die Gemeinde vertreten ist. Die wichtigsten Massnahmen in den beiden Schutzgebieten werden in
Gemeinde Seedorf	Massnahmenband	SS.3.3 Ortszentrum Seedorf	Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich) GV5.8: Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse, GV5.2.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden/Gandermatt	Das Ziel der Massnahme ist nicht die Prüfung, sondern wie im Titel «5.4 Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse / Umgestaltung Aufwertung Kantonsstrasse» vorgesehen die Umsetzung. Dementsprechend sind das auch keine Eigenleistungen mehr, sondern als B Massnahme	Nicht berücksichtigen	Verweis auf GV5.2.3 in Siedlungsmassnahme ergänzt wir können die Ausführungen der Gemeinde nicht nachvollziehen. Aus unserer Sicht bleibt die Massnahme im B-Horizont und auch die
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Der zeitliche Horizont innerhalb des Aggloprogramms mag für Grossprojekte realistisch sein. Für kleine Anliegen (z.B. Temporeduktion in einem Wohnquartier) entspricht der Planungshorizont von 4 bis 8 Jahren keiner Verhältnismässigkeit.	Kenntnisnahme	Massnahmen können problemlos ausserhalb des Agglomerationsprogramms umgesetzt werden. Eine Mitfinanzierung durch den Bund ist dann jedoch ausgeschlossen.
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Die Analysen des Berichts sind grösstenteils stimmig. Auch die Teilstrategien sind nachvollziehbar. Während die Teilstrategien ausgehend von einem Gesamtbild und den Analysen entwickelt wurden (Top-down), sind die Massnahmen eher gewachsene	Nicht berücksichtigen	Massnahmen wurden im Rahmen von Gemeindegesprächen und einer Ersterfassung aufgenommen und im weiteren Verlauf der Erarbeitung (Workshop, Bilaterale Gespräche) teilweise wieder verworfen oder in
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Folgende Massnahmen sind nicht in das Programm aufgenommen worden: o FV 5.3.6 Radweg Reussbrücke-Bauen o FV 5.3.7 Schulweg Kloster-Schule o ÖV 5.1.3 Verschiebung Bushaltestelle Wyden Richtung Reussbrücke	Berücksichtigen	Die Priorisierung erfolgt in erster Linie anhand der Vorgaben aus den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes (Kapitel 3.3 Massnahmenbeurteilung). Entscheidend sind der Planungsstand, das Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie die Bau- und
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Insgesamt darf der Erfolg, die Anliegen der Gemeinde Seedorf auf Stufe Agglomeration anzubringen, als enttäuschend bezeichnet werden.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Aufgrund der Besprechung mit dem ARE und AFT vom 06. Februar 2025 ergibt sich folgendes bereinigtes Massnahmenpaket von denen Seedorf betroffen ist: o SS.3.3 Ortszentrum Seedorf, neu im B Horizont (ab 2032) o GV5.2.3 Tempo 30, Gandermatte, Wyden (ab 2032) o GV5.11 Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse (ab 2032) Die drei Massnahmen sind eng miteinander verknüpft und werden idealerweise zeitgleich realisiert. Gegenüber der Vorversion liegen alle Massnahmen im B-Horizont (ab 2032).	Kenntnisnahme	
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Aus der im Jahr 2023 erarbeiteten Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr, mit insgesamt 18 erkannten Schwachstelle auf dem Gemeindegebiet Seedorf, fand keine Einzige Aufnahme	Kenntnisnahme	
Gemeinde Seedorf	Weitere Bemerkungen			Insgesamt ist der Gemeinderat enttäuscht über die wenigen, übriggebliebenen Massnahmen für die Gemeinde Seedorf. Aus der Schwachstellenanalyse wurde in Seedorf keine einzige Massnahme aufgenommen. Viele vorgeschlagene Massnahmen sind anderen Prioritäten unterlegen. Nutzen und Aufwand werden in Frage gestellt.	Kenntnisnahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	6.3 Zukunftsbild	Das in Kapitel 6.3 skizzierte Zukunftsbild der Agglomeration Unteres Reusstal ist aus unserer Sicht beizubehalten.	Das skizzierte Zukunftsbild umfasst einige Punkte, die aus gesundheitsförderlicher Sicht zentral sind. Dazu gehören z.B. die Vernetzung der Siedlungsräume durch ein attraktives Wegnetz, die hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Stärkung der Siedlungsökologie, die Betonung von Begegnungsorten für die lokale Bevölkerung, die	Kenntnisnahme	Hinweis: Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) des Bundes muss das Zukunftsbild alle 8 bis 12 Jahre aktualisiert werden. In der 6. Generation ist deshalb eine Aktualisierung nötig.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	6.4.1 Siedlungsentwicklung	Ergänzung beim Punkt «Hohe Aufenthaltsqualität bieten»: Der öffentliche Raum ist attraktiv, naturnah und nutzergerecht gestaltet, lädt zu Begegnungen über die Generationen hinweg ein und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Grün- und Freiräume (z.B. Landschaftsinseln, Pärke, Spielplätze, Plätze) innerhalb des	Aus gesundheitsförderlicher Perspektive ist es wichtig, etwas klarer zu definieren, was eine hohe Aufenthaltsqualität ist und wie Lebensräume gestaltet sein sollten, damit man sagen kann, dass sie qualitativ hochwertig sind. Dabei ist insbesondere wichtig, dass die Lebensräume zu Begegnung und Bewegung einladen, für alle Generationen nutzbar sind und	Teilweise berücksichtigen	Erste Ergänzung umgesetzt, zweite nicht. Die Erwähnung, dass ein Grünraum gut begrünt sein soll, ist nicht notwendig.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	7.1 Siedlung	Zu Punkt «Verdichtungspotentiale ausschöpfen und Schlüsselareale entwickeln»: Eine weitere Verdichtung wird angestrebt. Dies ist aufgrund der begrenzten Landreserven sicherlich sinnvoll. Ebenfalls wird genannt, dass bei der Verdichtung die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen ist. Dies könnte unserer Ansicht nach noch etwas stärker betont werden.	Aus gesundheitsförderlicher Perspektive ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Bevölkerung in Uri an einem Ort lebt und arbeitet, der über ausreichend begrünte und nutzbare Freiräume verfügt. Besonders wichtig ist, dass diese Freiräume auch bei einer Verdichtung der Siedlungen erhalten bleiben. Fehlen solche Freiräume, neigen die Menschen dazu, in ihrer Freizeit mobiler zu sein, was die Verkehrssituation zusätzlich belastet.	Teilweise berücksichtigen	Kapitel überarbeitet, Aspekt der Wohnqualität kommt genügend zur Geltung (siehe Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern).
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	7.1 Siedlung	Ergänzung beim Punkte «Ortskerne beleben»: Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit eine vielseitige und publikumsorientierte Nutzung der Ortskerne gefordert wird. Ortskerne sollen für alle Generationen Raum bieten für soziale Treffpunkte und Bewegungsräume. Dabei ist auf eine Stärkung von identitätsstiftenden Elementen zu achten.	Aus gesundheitsförderlicher Sicht ist es wichtig, die publikumsorientierte Nutzung der Lebensräume so zu gestalten, dass soziale Teilhabe, Begegnungen und Bewegungsmöglichkeiten gefördert werden.	Teilweise berücksichtigen	Aspekt des sozialen Treffpunkts für alle Generationen ergänzt.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.1 Siedlung	In Kapitel 7 wurde der Handlungsbedarf im Bereich Siedlung genannt und priorisiert. In Kapitel 8 zu den Strategien werden zwei Punkte, die als Handlungsbedarf «mittel – hoch» eingestuft wurden, nicht mehr genannt. Dies sind die Punkte: «Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen» und «Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern». Diese sollten in den Strategien ebenfalls detaillierter definiert werden.	Gerade die Themen Aufenthaltsqualität und gute Fusswege sind aus gesundheitsförderlicher Perspektive wichtig und sollten daher in den Strategien weiterverfolgt werden.	Kenntnisnahme	Der Fussverkehr ist im Kapitel 7.3.5 abgehandelt. Die Aufenthaltsqualität verbessern ist in der Teilstrategie S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten enthalten.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	9.2 Siedlung	Bei den Massnahmen im Bereich Siedlung wird der mittel – hoch priorisierte Handlungsbedarf «Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen» nicht mehr aufgenommen. Sind hierzu Massnahmen geplant? Das wäre aus unserer Sicht wichtig.	Geeignete, einladende und vernetzte Fusswege innerhalb der Gemeinden und Quartiere sind für die Bevölkerung wertvoll zur Stärkung der Gesundheit und der Wohn- und Arbeitsqualität. Insbesondere für Familien und ältere Menschen ist es wichtig, in Wohnnähe Möglichkeiten für Spazierwege zu haben.	Kenntnisnahme	Handlungsbedarf wurde gelöscht, da kein Siedlungsthema. Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation wurde eine systematische Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Daraus wurden Massnahmen im Bereich Verkehr abgeleitet (siehe Massnahmenband).
Gesundheitsförderung Uri	Massnahmenband	2 Massnahmen Siedlung	Bei den Massnahmen im Bereich Siedlung wird der mittel – hoch priorisierte Handlungsbedarf «Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen» nicht mehr aufgenommen. Sind hierzu Massnahmen geplant? Das wäre aus unserer Sicht wichtig.	Geeignete, einladende und vernetzte Fusswege innerhalb der Gemeinden und Quartiere sind für die Bevölkerung wertvoll zur Stärkung der Gesundheit und der Wohn- und Arbeitsqualität. Insbesondere für Familien und ältere Menschen ist es wichtig, in Wohnnähe Möglichkeiten für Spazierwege zu haben.	Kenntnisnahme	Handlungsbedarf wurde gelöscht, da kein Siedlungsthema. Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation wurde eine systematische Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Daraus wurden Massnahmen im Bereich Verkehr abgeleitet (siehe Massnahmenband).
Gesundheitsförderung Uri	Weitere Bemerkungen		Raumplanung und -gestaltung rücken zunehmend in den Fokus der Gesundheitsförderung, auch im Kanton Uri. Ein gesundes und gesundheitsförderliches Lebens- und Wohnumfeld ist heute nicht mehr selbstverständlich und gleichzeitig enorm wichtig. Wir setzen uns in diesem Bereich insbesondere für die Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen und älteren Erwachsenen ein.		Kenntnisnahme	
Gesundheitsförderung Uri	Weitere Bemerkungen		Es ist uns ein Anliegen, allen beteiligten Personen, Ämtern und Gemeinden ein grosses Dankeschön auszusprechen für die intensive Arbeit hinter dem Agglomerationsprogramm. Dabei gilt es viele verschiedene Perspektiven einzunehmen, auf Bestehendes Rücksicht zu nehmen und zukunftsgerichtete Visionen für Uri zu entwickeln. Aus unserer Sicht ist dies gut gelungen.		Kenntnisnahme	
GLP Uri / JGLP Uri	Hauptbericht	1 - Einleitung	Systematische Integration der «Lessons Learned» wünschenswert	Die GLP Uri begrüsst die Weiterführung des Programms, insbesondere die Orientierung an Klimazielen und Fuss-/Veloverkehr. Da es sich um eine Fortsetzung handelt, wäre eine systematische Integration von «Lessons Learned», welche aus dem Umsetzungsbericht in Kapitel 2 gezogen werden können wünschenswert.	Kenntnisnahme	
GLP Uri / JGLP Uri	Hauptbericht	10 - Umsetzung	Die GLP Uri fordert eine gesetzliche Absicherung, ein Klima-Wirkungsmonitoring sowie eine Mindestquote für ökologische Massnahmen.	Zustimmung mit Vorschlägen zur Verstetigung über Legislaturen hinweg, Klima-Controlling und Finanzierungsschutz.	Teilweise berücksichtigen	Entsprechende Überlegungen sollen in die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts sowie in Massnahme Z3 eingebracht werden können.
GLP Uri / JGLP Uri	Hauptbericht	2 - Konzeptionelle Grundlage und Umsetzungsbericht	Kein Antrag.	Die GLP Uri anerkennt die klare konzeptionelle Verankerung.	Kenntnisnahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	3 - Überblick zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation	Verbindliche Koordination sicherstellen	Die Raumübergreifende Planung ist begrüßenswert. Es stellt sich die Frage in welcher Form die Koordination zwischen den Gemeinden stattfindet?	Kenntnisnahme	Vgl. z.B. Massnahme Z1 und Z2.
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	4 - Situationsanalyse	Die Analyse ist datenbasiert und nachvollziehbar. Analyse der ÖV-Nutzung könnte auf Marketingstrategie der AUTO AG Uri und umliegenden Organisationen eingehen.		Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	5 - Trends und künftige Entwicklung	Bewusste Steuerung von Trends	Die Trendanalyse ist umfassend, aber ohne klare strategische Konsequenzen. Beispielsweise wurde der Digitalisierungstrend und seine Folgen richtig erkannt. Es stellt sich die Frage, ob es sinnvoll wäre als Teil des Agglomerationsprogramm diesen Trend bewusst voranzutreiben und aktiv, statt reaktiv zu nutzen.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	6 - Zukunftsbild und MOCA-Ziele	Ambitioniertere MIV-Reduktion vorsehen	Das Zukunftsbild ist tragfähig. Die Ziele für MIV-Reduktion sind jedoch zu tief angesetzt. Während die Argumentation bzgl. Datenlage und Ausnahmeereignis nachvollziehbar ist, sieht	Kenntnisnahme	Verschärfung der Zielsetzung wird im Rahmen der 6. Generation wieder geprüft.
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	7 – Handlungsbedarf und Priorisierung	Sollte auf Kritik zu Kapitel 6 angepasst werden.	Die GLP Uri anerkennt die gute Struktur.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	8 - Teilstrategien	Kein Antrag.	Die Strategien sind breit gefächert und stimmen mit Situationsanalyse und Zukunftsbild überein.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Hauptbericht	9 – Massnahmen im AP 5G	Schutz vor Budgetkürzungen oder Finanzierungsplan in Bezug auf Klimaschutzmassnahmen.	Die Massnahmen sind konkret und realitätsnah. Nachhaltige Projekte drohen in der Umsetzung zu scheitern, was zu massiven Mehrkosten in der Zukunft führen könnte.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	1.4	Harte Siedlungsrandgrenzen beibehalten	Harte Siedlungsrandkanten sind zwar nicht immer ansehnlich. Dafür bringen sie diverse Vorteile. Bspw. Verhindern sie Zersiedlung und fördern Verdichtung, sind Grundvoraussetzung für effiziente Infrastruktur, schaffen Planungssicherheit und sind klima-/umweltfreundlich.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	2.1	Gewerbegebiete sollen mit Freizeitgebieten gemischt werden.	Dadurch kann Infrastruktur (Parkplätze, ÖV Haltestellen und Strassen) besser ausgelastet werden und es werden insgesamt weniger Grünflächen, respektive Kulturland zubetoniert.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen obliegt den Gemeinden in der Nutzungsplanung. Nutzungsvorgaben durch das Agglomerationsprogramm sind in der 5. Generation nicht vorgesehen.
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	2.2	Einsicht in Planung Perimeter für Tourismus/Freizeit beim Moosbad respektive Talstation Eggberge.	Die geplanten Änderungen scheinen aus unserer Sicht nicht den vorhandenen Platzverhältnissen zu entsprechen. Neben der Talstation, Hallenbad und Camping ist jetzt schon kaum Platz für etwas Neues. Geschweige denn für 2-3 Fussballplätze.	Kenntnisnahme	Die Massnahme stammt aus dem Siedlungsleitbild von Altdorf (Stand 9. Januar 2025). Ziel ist die Errichtung eines attraktiven Freizeit- und Tourismusclusters mit gesamtheitlicher Erschliessung, Gestaltung und abgestimmten Angeboten. Der Planungsperimeter kann im
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	2.4		Die GLP Uri begrüsst die Entwicklung der ESP. Insbesondere der Halbanschluss in Altdorf ist für intensivere Nutzung notwendig.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	2.5	Integration von Biodiversitätskonzepten ins Siedlungsleitbild	Während die GLP Uri Erstfeld als "Pilotprojekt" begrüsst, muss die Massnahme schnellstmöglich auf alle Siedlungsleitbilder angewandt werden. Wie in der Ausgangslage beschrieben sieht die GLP Uri die Biodiversität als wichtiger Aspekt der Siedlungs- und	Kenntnisnahme	Die Abteilung Natur und Landschaft des Amts für Raumentwicklung hat ein Naturschutzkonzept erarbeitet (vgl. Massnahme L4.4 AP URT 4G). Dieses beinhaltet auch Massnahmen zur Biodiversitätsförderung durch
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	2.6	Es soll geprüft werden, ob die Aufwertung des bestehenden Wegnetzes in Altdorf ausreicht und deshalb das Wegnetz nicht ausgebaut werden muss.	Die GLP Uri unterstützt die Parkanlage und generell den Grüngürtel um Altdorf. Es stellt sich die Frage, welchen Nutzen der Ausbau des Wegnetzes bietet und welche landwirtschaftlichen Nachteile daraus entstehen. Wäre die Aufwertung des bisherigen Wegnetzes nicht ausreichend?	Kenntnisnahme	Die Massnahme stammt aus dem Siedlungsleitbild von Altdorf (Stand 9. Januar 2025). Im Rahmen der Umsetzung wird in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und den Grundeigentümern sowie den Landwirtinnen und Landwirten festgelegt, welche Räume nur betrachtet und welche betreten werden dürfen.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	3	Es sollen weitere Pilotprojekte in Bezug auf autoarme Zonen umgesetzt werden.	Die GLP Uri stimmt den genannten Massnahmen zu. Wünscht sich aber weitere Pilotprojekte in Bezug auf autoarme Zonen.	Kenntnisnahme	Im Erarbeitungsprozess zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation wurde die Thematik an einem Workshop eingebracht. Im Agglomerationsprogramm ist die Massnahme GV4.12 enthalten, bei der es um die Erstellung eines Musterreglements über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund geht. Das Musterreglement hat zum Ziel, die Vorgaben zur Parkplatzstellung zu überprüfen und zu aktualisieren. Die kommunalen Parkplatzreglemente sollen sich am Grenzbedarf und nicht am Pflichtbedarf orientieren. Die Umsetzung der Massnahme ist noch nicht erfolgt. Autoarmes Wohnen könnte im Musterreglement vorgesehen werden.
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	3	Behindertengerechte Fussgängerstreifen	Während es Massnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen gibt, gilt dies nicht für Fussgängerstreifen (Bsp.: Kreuzung Kornmattstrasse und Spitalstrasse).	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden diverse Defizite in der Hindernisfreiheit erkannt u.a. auch bei Fussgängerstreifen. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt im Rahmen von anderen
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	4	Abklärung Klima- und Umweltverträglichkeit bei (Infrastruktur-)projekten	Für die GLP Uri stellt sich die Frage: Inwiefern werden die Umweltauswirkungen (Emissionen, Versiegelung, Lärm) und Klimaverträglichkeiten in die Projektplanung integriert und nach der Umsetzung überprüft?	Kenntnisnahme	Umwelt- und Klimaaspekte sind Bestandteil der Projektentwicklung
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	4.3	Zukünftiger Ausbau der Verkehrsdeckscheiben bei Infrastrukturprojekten berücksichtigen	Eine Definition und Aufwertung von Verkehrsdeckscheiben ist für einen gut funktionierenden ÖV notwendig. Dabei sollen die Deckscheiben in Bezug auf Infrastruktur so ausgelegt werden, dass ein Ausbau der Anschlüsse für die Zukunft gewährleistet ist.	Kenntnisnahme	Vgl. Hinweise zum Konzept Verkehrsdeckscheiben
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	5	Aufbau eines ständigen Fachgremiums für Klima, Biodiversität und Mobilität im Gemeindeverband. Verpflichtung zur jährlichen strategischen Koordination zwischen Gemeinden.	Institutionellen Verstärkung der gemeindeübergreifenden Koordination mit Fokus auf Klima & Umwelt.	Kenntnisnahme	Vgl. Massnahme 25.1
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	6.2	Kein Antrag.	Die Verschiebung der Hauptverkehrsachse weg von der Gotthardstrasse und somit weg vom Altdorfer Dorfkern hin zur Industriestrasse ist längst überfällig und kann mit der Realisierung der WOV endlich vollzogen werden.	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	4.1.2	Ausweichverkehr Dorfkern Schattdorf verhindern	Die Gotthardstrasse soll nach Realisierung der WOV nicht mehr so intensiv befahren sein. Eine Zufahrt ins Gewerbegebiet Rossgässen ist bereits heute via Kastelen möglich. Die angedachte Verkehrsführung mit Anbindung Rossgässen weiter südlich von der Umfahrungsstrasse hätte gemäss Skizze einen Kreisverkehr zur Folge, was auf der künftigen	Kenntnisnahme	Mittels diversen flankierenden Massnahmen wird der Verkehr möglichst lange auf dem übergeordneten Netz geführt. Die Umsetzung der flankierenden Massnahmen erfolgt etappiert ab 2025. Die Massnahmen sind grösstenteils Inhalt der vorherigen
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	4.3.2	Höhere Priorisierung der Drehscheibe Amsteg	Die Drehscheibe Amsteg ist insbesondere für den Tourismus (mit Anbindung der Buslinie	Kenntnisnahme	
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	3.4.2	Die Haltestelle Attinghausen Seilbahn soll mit einer Einstiegsrampe barrierefrei gemacht werden.	An der Haltestelle Attinghausen Seilbahn fehlt nicht lediglich ein Warteraum, analog zu Bürglen Dorf ist auch keine Einstiegsrampe vorhanden, damit die Bushaltestelle barrierefrei	Kenntnisnahme	Die hindernisfreie Umgestaltung von Haltestellen kann nicht im Rahmen des AP mitfinanziert werden. Ecoplan hat 2019 im Auftrag des
GLP URI / JGLP URI	Massnahmenband	4.1.3	Bessere Anbindung des ESP Gygen an ÖV	Um die Nutzung des ESP Gygen zu erhöhen ist ein Ausbau des Zufahrtnetzes wie im	Kenntnisnahme	Die Massnahme GV5.4 sieht eine neue Bushaltestelle im Zentrum des
GRÜNE Uri	Hauptbericht	3.1	Bedeutung der Natur (in Landschaft und Siedlung) Rechnung tragen. Ergänzung um:	Die Natur muss als zentraler Bestandteil in die Planung und Umsetzung von Massnahmen	Teilweise berücksichtigen	Begriff "Natur" ergänzt im zweiten Anstrich > Berücksichtigung von
GRÜNE Uri	Hauptbericht	5.1	Wir beantragen, dass der Schutz und die Entwicklung von Natur und Landschaft im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung höchste Priorität erhalten und entsprechende	Die erwartete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung übt erheblichen Druck auf Natur und Landschaft aus. Die Verdichtung und Ausdehnung von Siedlungs- und Verkehrsflächen	Kenntnisnahme	Das Agglomerationsprogramm ist primär ein Programm zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Landschaft sit dabei zu
GRÜNE Uri	Hauptbericht	5.2	Es ist mit geeigneten Massnahmen insb. auf der heutigen Axenstrasse dafür zu sorgen, dass die Verkehrsfrequenzen am Axen trotz Neuer Axenstrasse nicht zunehmen.	Es erstaunt, dass das Verkehrsaufkommen am Kreisel Flüelen steigen soll, obwohl die Neue Axenstrasse angeblich keinen Kapazitätsausbau bringt.	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.1	Der Car-Abstellplatz Altdorf soll vom Winkel zum Gemeindehaus verlagert werden.	Die Car-Abstellplätze im Winkel waren bisher das grosse Hindernis auf dem Weg zu einer Verkehrsberuhigung auf dem Rathausplatz und einer anderen Verwendung des Winkel-	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.1	Die Klausenstrasse zwischen dem Knoten Mühlematt und dem Kreisel Kollegi sowie die Gotthardstrasse zwischen dem Kreisel Poli und dem Kreisel Schächen ist zu einer Tempo-30-Zone zu machen bzw. in die angrenzenden T30-Zonen einzubeziehen.	Die Verbindung von der Klausenstrasse zur Abzweigung der WOV weist nicht nur Überschreitungen der Lärmschutzwerte auf, sondern verzeichnet auch relativ viele Unfälle und wird ein Vielfaches an Mehrverkehr erhalten. An dieser ca. 700 m langen Strecke liegen neben der kantonalen Verwaltung die Mittelschule und ein Kindergarten, ein	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Hauptbericht	6.4.1	Der Punkt «Hohe Aufenthaltsqualität bieten» ist wie folgt zu ergänzen: Der öffentliche Raum ist attraktiv, naturnah und nutzergerecht gestaltet, lädt zu Begegnungen über die	Es ist wichtig, klarer zu definieren, was eine hohe Aufenthaltsqualität ist und wie Lebensräume gestaltet sein sollten, damit man sie qualitativ hochwertig nennen kann. Dabei	Teilweise berücksichtigen	Erste Ergänzung umgesetzt, zweite nicht. Die Erwähnung, dass ein Grünraum gut begründet sein soll, ist nicht notwendig.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	6.5.1	Das Modal-Split-Ziel ist ehrgeiziger zu formulieren. Dabei soll die Verlagerung vor allem auf	Der Bericht sieht vor, den Modal-Split (MIV-Anteil) auf 50% zu reduzieren. Angesichts der	Kenntnisnahme	Es ist bereits ein Trend zur Verlagerung des Modalsplits in Richtung
GRÜNE Uri	Hauptbericht	6.3.2	Im Kapitel sind die äusserst zentralen Naturspekte erwähnt, diese brauchen Priorität und konkrete Massnahmen für eine wirkungsvolle Umsetzung.	Die zentralen Naturspekte im "Zukunftsbild" (u.a. Stärkung der Landschaftsverbindungen, geschützte Landschaften mit hoher Biodiversität, Grüngürtel und naturnahen	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Hauptbericht	6.4.2	Vernetzung muss nicht nur ausgewertet, sondern auch räumlich gesichert werden, insbesondere die Wildtierkorridore.	Die Vernetzungsstrukturen, insbesondere Wildtierkorridore, müssen nicht nur ausgewertet, sondern auch räumlich gesichert werden, um die Biodiversität zu erhalten. Ohne diese Sicherung drohen Unterbrechungen durch Bautätigkeiten, was die Bewegungsfreiheit von Tieren einschränkt und die ökologische Stabilität gefährdet. Die räumliche Sicherung ist entscheidend, um die Funktionalität dieser Strukturen langfristig zu gewährleisten.	Berücksichtigen	"räumliche Sicherung" ergänzt unter 5.3.2 und 5.4.2
GRÜNE Uri	Hauptbericht	4.5.3	Nicht nur die Erarbeitung, sondern insbesondere die Umsetzung des Naturschutzkonzeptes (inkl. pers. & finanz. Ressourcen) braucht entsprechende Priorität auch im APURTSG. Dies	Die Erarbeitung des Naturschutzkonzeptes ist ein wichtiger Schritt, doch die eigentliche Herausforderung liegt in dessen Umsetzung. Um die Ziele der Strategie Biodiversität Schweiz	Berücksichtigen	Textlich integriert unter 5.3.2 Zukunftsbild Landschaft und 6.2 Handlungsbedarf (Vernetzung fördern)
GRÜNE Uri	Hauptbericht	4.5.8.	Der Vollzug muss funktionieren, um eine Besucherlenkung zu sichern.	Der Vollzug der Bike- und Wanderwege ist entscheidend, um die Lebensräume zu beruhigen und die Regeln einzuhalten. Diese Wege bieten nicht nur Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung, sondern tragen auch zur Lenkung des Verkehrs bei, indem sie den motorisierten	Teilweise berücksichtigen	Integriert in 5.3.2 Zukunftsbild Landschaft (geschützte Landschaft mit hoher Biodiversität).
GRÜNE Uri	Hauptbericht	6.3 Zukunftsbild	Das in Kapitel 6.3 skizzierte Zukunftsbild der Agglomeration Unteres Reusstal ist beizubehalten.	Das skizzierte Zukunftsbild umfasst einige Punkte, die zentral sind. Dazu gehören z.B. die Vernetzung der Siedlungsräume durch ein attraktives Wegnetz, die hohe Aufenthaltsqualität	Kenntnisnahme	Hinweis: Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPV) des Bundes muss das Zukunftsbild alle 8 bis 12 Jahre aktualisiert

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.1 Siedlung	Diese beiden Handlungsräume sind als «hoch» zu priorisieren: - Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen - Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern	Die Bautätigkeit im Siedlungsgebiet ist hoch. Sind die Bauten gestellt, stehen sie für Jahre meist unveränderlich. Deshalb sind diese zwingend und konsequent anzugehen.	Nicht berücksichtigen	Priorisierung des Handlungsbedarfs wurde mit den Gemeinden an der Dialogplattform II abgesprochen.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.1 Siedlungsökologie und Siedlungsklima verbessern	Dieser Handlungsbedarf ist als «hoch» zu priorisieren.	Die Bautätigkeit im Siedlungsgebiet ist hoch. Sind die Bauten gestellt, stehen sie für Jahre meist unveränderlich. Deshalb ist dieser Aspekt zwingend und konsequent anzugehen.	Nicht berücksichtigen	Priorisierung des Handlungsbedarfs wurde mit den Gemeinden an der Dialogplattform II abgesprochen.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.1 und 8.1	Bei der Förderung der Aufenthaltsqualität sind die Bedürfnisse von hochaltrigen Senior*innen einzubeziehen.	Der demografische Wandel wird einleitend als Trend und Herausforderung beschrieben. In der Folge soll man diesem Aspekt auch beim Handlungsbedarf und den Zielen und	Berücksichtigen	Kapitel Handelsbedarf und Teilstrategie ergänzt.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.2 Landschaft	Zusätzlich zu den bestehenden sind auch «Strukturreiche Landschaftskammern» und	Die als «hoch» eingestuft Punkte sind sehr wichtig, darüber hinaus ist die Priorisierung von	Kenntnisnahme	Priorisierung betrifft die aktuelle Generation, in der die mittlere
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.3 Ruhender Verkehr / Parkraummanagement	Dieser Handlungsbedarf ist als «mittel hoch» zu priorisieren. Zudem fehlt ein Parkplatzmonitoring.	Die Parkplatzdichte ist im Vergleich zu ähnlich grossen Zentren hoch. Mit einem Parkplatzmonitoring kann die Belegung bzw. Nicht-Belegung bestehender Parkplätze eruiert werden, um Anhaltspunkte über den tatsächlichen Bedarf zu erhalten.	Teilweise berücksichtigen	Die Priorisierung wird auf "mittel" gesetzt. Vgl. Massnahme GV4.12 und GV5.11.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.3 Veloverkehr	Dieser Handlungsbedarf ist als «hoch» zu priorisieren.	Die Verbesserung der Veloinfrastruktur geht seit Jahren schleppend voran. Eine Offensive in diesem Bereich hätte einen starken Einfluss, um das Modal-Split-Ziel zu erreichen.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Veloinfrastrukturen gemäss Radwegkonzept erfolgt laufend. Rahmenbedingung bilden die personellen und finanziellen
GRÜNE Uri	Hauptbericht	7.3 Verlagerung Modal Split	Dieser Handlungsbedarf ist als «hoch» zu priorisieren.	Vgl. Modal Split Ziel oben	Kenntnisnahme	Es ist bereits ein Trend zur Verlagerung des Modalsplits in Richtung
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.1 Siedlung	Der Dorfbach Altdorf ist als Gestaltungselement des Zentrums streckenweise freizulegen.	Schon vor langer Zeit wurde der Dorfbach, der von der Hellgasse zum	Nicht berücksichtigen	Im Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf ist vorgesehen, den Dorfbach
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.2.1 Wildtierkorridore	Wildtierkorridore müssen durchgängig gemacht werden und qualitativ aufgewertet	Wildtierkorridore sind essenziell für die grossräumige Vernetzung von Lebensräumen und die	Teilweise berücksichtigen	Im AP sind aktuell keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.2.2 Natur- und Landschaftsschutzgebiete	Fehlende Schutzreglemente sind schnellstmöglich zu erarbeiten.	Die Erarbeitung fehlender Schutzreglemente ist schon lange fällig und muss nun zwingend und konsequent angegangen werden!	Nicht berücksichtigen	Ist in Massnahme LS.3 bereits enthalten
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.5 Sicherere, attraktives und	Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung, hochaltrigen Senior*innen und Familien	Fusswege werden von Menschengruppen genutzt, die teilweise besondere Ansprüche an	Kenntnisnahme	Die Ausgestaltung der Fussinfrastruktur ist aufgrund des
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.5. Fussverkehr	Das Verkehrsmonitoring ist durch ein dichtes Netz von Zählanlagen für den Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen.	Die Erreichung eines Modal-Split-Ziel ist nur kontrollierbar, wenn auch Daten erhoben werden, welche die Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs messen. Es gibt heute entsprechende technische Anlagen, die eine automatische Zählung ermöglichen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen von Einzelprojekten werden die Frequenzen des Fuss- und Veloverkehr bereits erhoben.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.6 Verladestationen	Verlagerung der Gerölladestation weg vom Zupperron am Bahnhof Altdorf.	Die Verladestation von Geröll direkt beim Zupperron am Bahnhof Altdorf ist fehlplatziert. Die Lärmmissionen für die ÖV Pendler*innen und Tourist*innen sind hoch.	Kenntnisnahme	Die Gemeinde Altdorf sieht in ihrer Strategie zur Siedlung im Siedlungsleitbild die Erstellung eines Gesamtnutzungskonzepts im Gebiet westlich des Bahnhofs vor. In diesem Rahmen kann auch die Verlagerung der Verladestation diskutiert werden.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.3.6. Güterverkehr	Es ist im Gebiet Werkmatt ein UKV-Terminal zu schaffen.	Der Güterverkehr wird nur an einer Stelle im Hauptbericht erwähnt. Es wird davon ausgegangen, dass WOV und Halbanschluss Altdorf Süd das Thema erledigen. Güter werden	Kenntnisnahme	Die Idee eines Terminals erfordert eine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser Thematik, um sie ins Agglomerationsprogramm
GRÜNE Uri	Hauptbericht	9.2 Siedlung	Bei den Massnahmen ist im Bereich Siedlung der mittel – hoch priorisierte Handlungsbedarf «Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen» aufzunehmen.	Geeignete, einladende und vernetzte Fusswege innerhalb der Gemeinden und Quartiere sind für die Bevölkerung wertvoll zur Stärkung der Gesundheit und der Wohn- und Arbeitsqualität. Insbesondere für Familien und ältere Menschen ist es wichtig, in Wohnnähe Möglichkeiten für Spazierwege zu haben.	Kenntnisnahme	Handlungsbedarf wurde gelöscht, da kein Siedlungsthema. Parallel zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 5. Generation wurde eine systematische Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Daraus wurden Massnahmen im Bereich Verkehr abgeleitet (siehe Massnahmenband).
GRÜNE Uri	Hauptbericht	9.3 Landschaft	Massnahmen sind grundsätzlich sehr begrüssenswert, jedoch unvollständig und daher zu ergänzen mit konkreter Formulierung zur Sicherstellung der: - Räumliche Sicherung - Qualitative Aufwertung der Vernetzungsachsen und der weiteren Gebiete gemäss ÖI sowie den Gewässern	Der Bedarf wurde sowohl im Bericht wie in den obigen Begründungen mehrfach festgehalten. Es bedarf konkreter Ergänzungen zur Sicherstellung der räumlichen Sicherung und qualitativen Aufwertung dieser Elemente (insbesondere Vernetzung wie beispielsweise der Wildtierkorridor).	Teilweise berücksichtigen	"räumliche Sicherung" ergänzt unter 5.3.2
GRÜNE Uri	Massnahmenband	3.1.1 Pauschalmassnahmen FV B- Horizont	Radwegausbauten sind in den Horizont A zu verschieben. Die Massnahmen FV5.1.4 und 5.1.5, können zurückgestellt werden oder es kann ganz auf sie verzichtet werden, da sie parallel zu andern Velorouten führen (Byfangweg, Werkmatt) und keine Velomassnahmen sind. Es ist dringend eine Verbindung Schattdorf Adlergarten – Ringli Altdorf zu schaffen.	Ohne einen zügigen Ausbau der Radwege ist das Klimaziel nicht erreichbar. Es besteht keine Chance, die Gotthardstrasse zwischen Kreisel Schächen und Kollegium velotauglich auszubauen. Die neue Verbindung wäre eine attraktive Alternative, auch in Richtung Bahnhof Altdorf. Damit sie schnell realisiert werden kann, soll sie den Schächen direkt neben der WOV-Schächenbrücke queren (südliche Führung über die Eyritti statt die Eygasse).	Nicht berücksichtigen	Planungsstand sowie bau- und finanzreife lassen ein Verschieben in den A-Horizont nicht zu.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	3.1.4 und 3.1.5 Pauschalmassnahmen Bushaltestellen	ÖV5.2.2. (Bürglen) ist in den A-Horizont zu verschieben, ÖV5.1.3 kann dafür in den B-Horizont gehen.	Die Situation im Dorf Bürglen ist dringend zu sanieren (Sicherheit!), in Brügg besteht bereits eine akzeptable und sichere Lösung, auch wenn sie nicht behindertengerecht ist.	Nicht berücksichtigen	Aufgrund Abhängigkeiten mit anderen Projekten (Überbauung Pfarrmättel) ist eine Anpassung des Umsetzungshorizonts nicht möglich.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	FV5.1.1/2 Dayweg		Wir fragen uns, warum die Leonhardstrasse nicht genügt. Auf der Schlossbergstrasse bleibt der MIV ja auch.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Teilstück der Verbindung Steinbruch bis Birtschenhofstatt, Durch die Verbindung Dayweg wird die Netzdichte in Erstfeld für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Anbindung an das Bahnhof- und Schulareal verbessert.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	FV5.1.3 Gotthardstrasse	In der Priorität zurückstufen.	Sehr beschränkter (Freizeitverkehrs-) Nutzen. Benützung des Trottoirs schon heute möglich. Es müssen nur PP entfernt werden und Auffahrt von Süden auf das Trottoir etwas verbessert werden.	Nicht berücksichtigen	Aktuell besteht auf dem Abschnitt keine Veloinfrastruktur. Beim Trottoir handelt es sich um eine alleinige Fussverkehrsinfrastruktur, welche von Velofahrenden nicht benutzt werden darf (Ausnahme bilden Kinder unter 12 Jahren). Mit dem Ausbau des Trottoirs zu einem gemeinsamen Rad- / Gehweg kann die Lücke für den Veloverkehr geschlossen und die Sicherheit von den Velofahrenden durch die Entflechtung zum motorisierten Verkehr verbessert werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE Uri	Massnahmenband	FV5.1.4 Kornmattstrasse	Keine Priorität	Parallelführung zum Byfangweg. Viel wichtiger wäre die Unterführung Seedorferstrasse, die offenbar völlig aus dem Programm gefallen ist, und eine Fortsetzung Richtung obere Seedorferstrasse. Der Ausbau der Kornmattstrasse ist eigentlich eine Massnahme für den Autoverkehr. RADBEST empfiehlt für Strassenbreiten von weniger als 6,5 m: "In diesem Fall wird ein sogenannter „qualifizierter Mischverkehr“ mit Piktogrammketten / Sharrows und einer max. zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen." (S. 138)	Nicht berücksichtigen	Die Unterführung Seedorferstrasse ist Teil des Massnahmenpakets FV4.2 Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr der 4. Generation und muss zwischen 2024-2028 umgesetzt werden. Die Kornmattstrasse ist ein Bestandteil des Radwegkonzepts.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	FV5.1.5 Rynächtstrasse	In der Priorität zurückstufen	Parallelführung. Kann durch eine Veloroute durch die Werkmatt ersetzt werden. (vgl. dort)	Nicht berücksichtigen	Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	FV5.1.6 Giessen- / Allemendstrasse	Es ist nach einer Alternative zu suchen.	Kaum realisierbar, da streckenweise im (ohnehin unstatthaft schmalen) Gewässerraum des Giessen. Zudem müsste eine ganze Baumallee gefällt werden. Denkbare nur, wenn die Strasse nach Westen verlegt wird bzw. im Land der Korporation (Gartenmatt) gebaut wird. Alternative Reussstrasse Ost?	Nicht berücksichtigen	Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.10 Schächenwaldstrasse	Die Beleuchtung ist mit niedrigen, nach unten leuchtenden Kandelabern zu realisieren, die mit Sensoren ausgestattet sind.	Der angrenzende Grünraum (Wiese, Wald) ist vor Lichtverschmutzung zu schützen.	Kenntnisnahme	Wird im konkreten Projekt entschieden.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.2.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung	Ist zu ergänzen	Der kurze Engpass der Veloroute Wydenmatt - Klosterstrasse muss beseitigt werden (Fortsetzung der unteren Feldgasse)	Nicht berücksichtigen	Bei dieser Massnahme geht es um die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren Wyden und Gandermatt und nicht um
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.3 Werkmatt	Die Anlage ist als direkte Veloverbindung vom Kreisell Wysshus West zum Kantonsbahnhof auszubauen. Als Ergänzung soll ein Fussgängerübergang von der Werkmatt zur Steinmattstrasse/Tschudiweg geplant werden (Zugang zur Bushaltestelle Tschudiweg).	Es ist sinnvoller, die Velos von Attinghausen/Schattdorf Richtung Bahnhof und Seedorf durch eine beruhigte Zone zu lenken als entlang der Industriestrasse bez. der Rynächtstrasse.	Kenntnisnahme	Die Veloführung erfolgt über die Eduard-Züblin-Strasse, die als Begegnungszone ausgestaltet wird. Eine neue S-Bahn-Haltestelle und eine Fussgängerüberführung waren
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.4 Knoten Rossgliessen	Der Veloweg an der Still Rüss ist mit einer Unterführung unter dem geplanten Kreisell Nord hindurchzuführen. Die bestehende provisorische Velobrücke bei der Landi ist zur Riedstrasse zu verlegen und so eine direkte Verbindung zwischen Riedstrasse und dem LV-Weg an der Still Rüss zu schaffen. Auf die Bushaltestelle ist zu verzichten.	Die Veloroute an der Still Rüss (die bereits bei der Landi unterbrochen wird) und die Route über die Riedstrasse von Erstfeld in Richtung Altdorf und Schattdorf dürfen nicht unterbrochen werden. Die Querung des Bachs via erhöhtem Kreisell ist für Velos nicht attraktiv und mit einem Umweg verbunden. Für eine Bushaltestelle besteht weder ein Linien- noch ein Fahrplankonzept. Jeder zusätzliche Umweg von bestehenden Linien macht diese	Nicht berücksichtigen	Der vorgesehene Kreisell Rossgliessen ermöglicht eine für den Fuss- und Veloverkehr bessere Querung der Rynächtstrasse sowie der Stillen Reuss. Die kantonale Nebenverbindung im Ried wird an die kantonale Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss angebunden und die bestehende Netzlücke im kantonalen Velowegnetz geschlossen. Das
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.5 Gygen	Auf die neue Bushaltestelle Gygen ist zu verzichten.	Mit der Verlegung der Haltestelle Lindenried gegen Süden ist der ESP genügend erschlossen. Eine Umwegfahrt durch den ESP verlängert die Fahrzeiten der Busse Erstfeld – Altdorf. Für eine Bushaltestelle besteht weder ein Linien- noch ein Fahrplankonzept. Jeder zusätzliche Umweg von bestehenden Linien macht diese weniger attraktiv.	Nicht berücksichtigen	Im Sinne der Verlagerung des Modalsplit zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel ist die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte mit dem öffentlichen Verkehr zentral. Die Fusswegdistanz zwischen Haltestelle Lindenried und Entwicklungsschwerpunkt wird mit Sicht auf die ÖV-Erschliessung des Gebiets als zu lang eingestuft. Der Umwegfaktor über den ESP Gygen wird demgegenüber als gering eingestuft. Der Einbezug der neuen Haltestelle in das Busnetz wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines Angebotskonzeptes erarbeitet.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.6 Ortszentrum Altdorf	Die zentrale Bushaltestelle Telldenkmal soll bestehen bleiben. Das Zentrum ist für den MIV zu sperren. Der Winkelplatz ist vom PP zu einem Park umzugestalten.	Das Dorf soll vom MIV zwar erreicht werden, das Zentrum aber nicht durchfahren werden können. Die Autos sollen in den bestehenden Tiefgaragen Gemeindehausplatz, UKB und Schützenmatt (nur via Helligasse und Oberlehn / Ein-/Ausfahrt Winkel ist zu schliessen)	Kenntnisnahme	Der Bushalt beim Telldenkmal bietet verschiedene Herausforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Begegnungszone und der BehG-Gesetzgebung. Ein ÖV Konzept der Gemeinde in
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.7 Flüelerstrasse	In erster Priorität ist für Velofahrende eine sichere Route zwischen Ringli und Herrengasse zu schaffen und die Haltestelle Ringli mit einem Zebrastreifen zu versehen. In den Bereichen Aldi und Moosbad ist die Strasse so zu verbreitern, dass der Velostreifen ohne Unterbruch durchgezogen werden kann.	Die beim Moosbad nötige Strassenquerung Richtung Altdorf ist für Velofahrende zwar lästig und nicht ohne Risiko, grösser ist das Problem aber auf der Mischverkehrsfläche Ringli bis Herrengasse. Der Unterbruch der Velostreifen bei Aldi und Moosbad verleitet den MIV dazu, sich neben den Velos durchzudrängen, was letztere stark gefährdet.	Kenntnisnahme	Die Schwachstelle wurde erkannt. Im Rahmen der Massnahme Umgestaltung Flüelerstrasse wird die Veloinfrastruktur verbessert.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.8 Werkmatt	Vgl. GV5.3		Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Massnahmenband	GV5.9 Ried	Vgl. GV5.4		Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Massnahmenband	IM5.2 Amsteg	Die Massnahmen sind zu minimieren. Die Dorfdurchfahrt ist mit T30 zu signalisieren. Die Bristen-Linie ist am Wochenende von Amsteg bis Erstfeld zu verlängern.	An Wochenenden sind die Busse auf der Strecke Erstfeld-Amsteg meist überfüllt. Eine Verlängerung der Bristen-Linie nach Erstfeld würde sie entlasten und das Umsteigen in Amsteg überflüssig machen. An den übrigen Tagen ist auch der MIV gering und kann mit T30 so beruhigt werden, dass auch Manöver der Busse und das Umsteigen über die Strasse möglich ist.	Kenntnisnahme	Im Rahmen des AP 5G wurden als Planungsgrundlage Standorte möglicher Verkehrserschreibein samt den funktionalen Anforderungen an VDS im Kanton Uri nach den Richtlinien des Bundes definiert. Die Ausgestaltung und die Planung sind in den weiteren Planungsphasen zu definieren und zu diskutieren.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE Uri	Massnahmenband	öV5.1.3 Haltestelle Brügg	Unterstand vorsehen	Platz vorhanden, leicht realisierbar.	Kenntnisnahme	Wird im konkreten Projekt entschieden.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	ÜM1 und ÜM2 Halbinschluss	Es ist zu prüfen, ob nicht eher der Kreisel Flüelen prioritär zu behandeln ist.	Als Umfahrungsmöglichkeit könnte auch die Industriestrasse genügen, die insbesondere den Siedlungsraum von Attinghausen weniger belastet als die A2-Ausfahrt.	Kenntnisnahme	Die Prioritätensetzung bei nationalen Planungen (ÜM5.1 und ÜM5.5) obliegt dem ASTRA.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	ÜM3 Axenstrasse	Die Umgestaltung der alten Axenstrasse ist auf diese Zielsetzung auszurichten: «Durch die baulichen Anpassungen an der alten Axenstrasse und die Optimierungen für den Fuss- und	Aktuell orientiert sich die Planung nicht an diesem Ziel, sondern daran, eine maximale Redundanz für den MIV zu schaffen.	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Massnahmenband	ÜM4 NEAT-Verlängerung	Auf die Aufhebung der Bahnlinie durch Flüelen ist zu verzichten. Stattdessen ist eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle Gruonbach zu realisieren.	Der Bahnhof Flüelen ist wichtig als Umsteigepunkt Schiff/Bus/Bahn. Ein Verlegung des Bahnhofs in den Reider verschlechtert diese touristische Beziehung. Wenn alle Güterzüge sowie die IC die Langumfahrung benützen, bleiben auf der Stammlinie nur die leisen S-Bahnzüge. Durch eine Haltestelle Gruonbach kann das langgestreckte Dorf und ein Freizeitor (Baden, Surfen) besser erschlossen werden. Eine neue Überführung / Unterführung ist nicht	Kenntnisnahme	Vgl. Sachplaning des Bundes.
GRÜNE Uri	Massnahmenband	ÜM5 Kreisel Flüelen	Die Verbindung A2 -A4 soll abgesenkt unter dem leicht anzuhebenden Kreisel hindurch direkt in den Tunnel geführt werden. Auf eine zweite Bahnunterführung weiter nördlich für den Lokalverkehr ist zu verzichten.	So kann der Kreisel entlastet werden. Es braucht keine weiteren Bauwerke. Allenfalls muss der Dorfbach durch einen Tunnel im Berg geführt werden. Wenn der Verkehr A2-A4 verflüssigt werden kann, so wird auch der dorferne Ost-West-Verkehr erleichtert.	Kenntnisnahme	Entsprechende Planungen wurden im Moment sistiert. Die SBB haben das Projekt in den STEP 2060 zurückgestellt
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Die Sparmassnahmen des Kantons dürfen den Prioritäten des APS nicht widersprechen.	Bessere Koordination erforderlich.	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Die infrastrukturellen Massnahmen im Verkehrsbereich sind mit kongruenten Begleitmassnahmen zu versehen (Erhöhung von Motorfahrzeugsteuern, geringerer Arbeitswegabzug, Planungs- und Baugesetz-Anpassungen betreffend Abstellflächen für Velos und Autos etc., Elterntaxi-Verbot etc.).		Kenntnisnahme	Vgl. Massnahmen des Klimaschutzkonzepts (z.B. Steuern, Abstellflächen und Elterntaxi) sowie Massnahmen zur Parkierung in der 4. Generation
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Der Kreisel Wysshaus Ost soll ausgebaut werden.	Er wird nach Eröffnung der WOV und erst recht nach dem Bau des Halbinschlusses in der heutigen Form in den Spitzenzeiten nicht mehr genügen.	Kenntnisnahme	
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Die Verkehrssicherheit ist massiv zu verbessern.	Es ist z.B. unverständlich, warum der Kanton TSO bei der Seedorfer Reussbrücke ablehnt, wo offenbar ein Unfallschwerpunkt geortet wurde (Vgl. Abb. 4-35).	Kenntnisnahme	Im Bereich der Seedorferbrücke haben sich Unfälle ereignet. Es handelt sich dabei überwiegend um Selbstunfälle, wobei die Ursache nicht auf eine mangelhafte Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen ist. Durch die geplanten Massnahmen - Realisierung Radweg Seedorf - Altdorf - wird die Verkehrssicherheit weiter verbessert und gestärkt.
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Das Fahrplan- und Linienkonzept der Busse ist grundsätzlich neu zu überdenken.	Seit dem letzten Fahrplanwechsel findet ein grosser Teil der Umstiege Bus/Bahn wieder in Flüelen statt. Die Wartezeiten am Kantonsbahnhof Altdorf sind oft zu lang. Wenn kein	Kenntnisnahme	Das Konzept der Verkehrsreifeisen, VDS Kantonsbahnhof Altdorf zusammen mit Radwegkonzept verbessert insgesamt die Infrastruktur
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Der Winkelriedbus als überregionales Angebot soll konkurrenzfähig gemacht werden, indem der nicht mehr über Beckenried und Ennetbürgen, sondern über die Autobahn geführt und in Buochs Postillon oder bei Stans Kreuzplatz ans Lokalnnetz angeschlossen wird.		Kenntnisnahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE Uri	Weitere Bemerkungen		Radwege sollen wie vom VWG vorgesehen vom Fussverkehr getrennt geführt und nicht als gemischte LV-Wege realisiert werden.		Kenntnisnahme	Die Planung des Velowegnetzes richtet sich nach dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz). Eine räumliche Trennung Radfahrer / Fussgänger ist aus Platzgründen nicht immer möglich und sinnvoll.
GRÜNE Uri	Hauptbericht	8.2.1 Wildtierkorridore erhalten/aufwerten/schaffen	Zwischen Flüelen und Altdorf ist ein Wildtierkorridor auszuscheiden, welcher die Vernetzung der beiden Talseiten in Richtung West und Ost durchgehend ermöglicht.	Zwischen Flüelen und Altdorf entlang der Flüeler- und Gotthardstrasse sind beide Strassenseiten fast durchgehend bebaut. Für Wildtiere auf der Wanderung von Ost und West sind keine Möglichkeiten vorhanden sich verdeckt zwischen den Talflanken zu vernetzen. Im Bereich Moosbad im Gebiet des ehemaligen Militärspitals kann jedoch ein Wildtierkorridor aufgebrochen werden. Ein Teil des Gebietes gehört der Gemeinde Altdorf.	Kenntnisnahme	AP übernimmt Korridore aus übergeordneten Konzeptionen. Im Rahmen der Naturschutz- bzw. Landschaftschutzkonzeptionen wäre eine Ausscheidung weiterer Korridore möglich.
Privat	Hauptbericht	Abbildung 3-1	Gemeindeflächen nicht einfärben.	Die Gemeindefläche hat keine Aussage.	Kenntnisnahme	
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-29	Darstellung prüfen.	Es ist keine gelbe Schraffur zu erkennen. Im Fliesstext wird diese jedoch erwähnt.	Berücksichtigen	Beschriftung präzisiert.
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-30	Legende einfügen.	Es ist unklar, was mit «linear» gemeint ist. Was ist «gepunktet» dargestellt?	Berücksichtigen	Beschriftung präzisiert.
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-4, 4-5 und 4-11	Keine Prognose darstellen.	Kapitel 4 soll den Ist-Zustand zeigen. Daher ist es nicht gerechtfertigt, Prognosen darzustellen.	Berücksichtigen	Nur noch bis 2023 zeigen.
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-7	Besser erklären.	Ich verstehe nicht, was diese Darstellung zeigen soll. Was bedeutet «Bauzonenauslastung»?	Berücksichtigen	Präzisierung und Verweis auf Quelle
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-8	Die gelbe Farbe mit Gelb statt Grün darstellen. Allenfalls Flächendarstellungen statt Symbole verwenden.	Die Abbildung wird dadurch einfacher zu lesen.	Berücksichtigen	
Privat	Hauptbericht	Abbildung 4-9 und 4-10	Anstelle des Seewisees eine Legende einfügen. Allenfalls adaptive Kerndichteschätzungen verwenden statt Symbole.	Es ist nicht klar, ob die Helligkeit linear oder logarithmisch auf die Anzahl angewendet wird. Mit einer Kerndichteschätze könnte eine flächenhafte Darstellung statt einer symbolhaften Darstellung verwendet werden.	Berücksichtigen	
Privat	Hauptbericht	Abbildung 5-1	ÖV-Güteklassen und Verkehrsrehscheiben nicht darstellen.	Die ÖV-Güteklassen und Verkehrsrehscheiben sind in dieser Darstellung nicht gerechtfertigt. Sie verwirren nur.	Nicht berücksichtigen	Die ÖV-Güteklassen und die Verkehrsrehscheiben sollen aufzeigen wie gut die ESP mit dem ÖV erschlossen sind.
Privat	Hauptbericht	Abbildung 5-3	Farben anpassen.	Magenta und Türkis sind weder Rot noch Blau.	Teilweise berücksichtigen	Beschriftung präzisiert.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.2.2	«Das Busangebot ist an das S-Bahn-Angebot ausgerichtet.»	Der Satz «Das Busangebot ist auf das dortige Bahnangebot ausgerichtet» ist falsch. Für die IC-Verbindungen Richtung Zürich sowie für die IR-Verbindungen am Abend und am	Teilweise berücksichtigen	Präzisierung.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.3.2 Buchstabe b	Den Satzteil «... entsprechend ist auch ein Potenzial zur Innenverdichtung vorhanden» streichen.	Die Aussage ist falsch begründet, da die Randbedingungen durch ISOS etc. nicht berücksichtigt werden.	Teilweise berücksichtigen	Präzisierung im Text.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.3.4	Durchschnittliche Wartezeiten beim ÖV berücksichtigen.	Für die Reisezeit ist nicht nur die Fahrtdauer relevant, sondern auch, wie häufig eine Verbindung fährt. Statistisch gesehen muss daher jeweils 50% der Zeit des Taktes auf die Fahrtdauer hinzugeschlagen werden.	Teilweise berücksichtigen	Die Reisezeiten im ÖV berücksichtigen auch allfällige Wartezeiten. Im Text präzisiert.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.3.4	Reisezeiten ab den Zentren berücksichtigen	Normalerweise reist man nicht von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von Zentrum zu Zentrum. Zum Beispiel von Altdorf Bahnhofstrasse 1 nach Zug Aabachstrasse.	Teilweise berücksichtigen	Schwyz Zentrum als Ziel ergänzt

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.1 Buchstabe d «lokale Drehscheiben»	Den Begriff «attraktiv» durchgehend streichen.	Dem Attribut fehlt die Begründung. Genausogut könnte man «unattraktiv» schreiben.	Berücksichtigen	Begriff präzisiert.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.1 Buchstabe e	Worauf verweisen «grün, xxx und orange»?	Bitte erläutern resp. eine Legende einfügen.	Berücksichtigen	Korrigiert
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.2 Buchstabe c Attinghausen, Flüelen, Bürglen	Mutmassungen streichen.	Bitte nur Fakten angeben.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um Mutmassungen, sondern um eine Einschätzung der an der Erarbeitung beteiligten Fachpersonen, Ämter und Gemeinden.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.4	«ohne IC-Halte» streichen	Der Bezug zum IC-Halt ist falsch. Die Änderung liegt hauptsächlich an den angepassten Busverbindungen.	Berücksichtigen	“Geänderte Busverbindungen” ergänzt.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.4	Anzahl Pendler für Erstfeld und Flüelen aufteilen.	Es ist nicht klar ob es je 1800 Personen sind oder insgesamt 1800 Personen.	Berücksichtigen	Präzisiert
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.4	Mutmassung «dürfte» streichen.		Berücksichtigen	Präzisiert
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.4.6	Mutmassungen «dürfte» streichen.		Berücksichtigen	Präzisiert
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.5	Text fokussieren.	Bitte die Ausführungen auf das Agglomerationsgebiet beschränken. Seelisberg und Gurtellen liegen ausserhalb des betrachteten Gebietes.	Kenntnisnahme	Detailanalyse wurde in den Anhang verschoben. Hier darf es auch etwas ausführlicher sein.
Privat	Hauptbericht	Abschnitt 4.6.4	Mutmassungen «könnte» streichen.		Berücksichtigen	Präzisiert
Privat	Hauptbericht	Kapitel 4.3 und 4.4	Konsolidieren.	Der Bericht wiederholt sich in diesen Kapitel teilweise.	Berücksichtigen	Analyseteil wurde in Anhang verschoben. Hier haben Wiederholungen durchaus Platz.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Privat	Massnahmenband		Die Unterführung der Kantonsstrasse ist in der 5. Etappe des Agglomerationsprogramms als dringlich ins Programm aufzunehmen.	Der Durchlass ist für eine Kantonsstrasse unwürdig, da bis heute eine Kreuzung von Bus/LKW und PW im Durchlass Steinbruch unmöglich ist. Die Situation wird in Sachen Priorität verkannt.	Kenntnisnahme	Die problematische Situation bei dieser Unterführung ist bekannt, jedoch sind keine Massnahmen im Umsetzungshorizont des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal 5. Generation (2028-2032) geplant. Das Agglomerationsprogramm beinhaltet im Umsetzungshorizont nur bau- und finanzreife Massnahmen.
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmenband	GV5.6 (Kap. 4.2.1)	Massnahme vom B-Horizont in A-Horizont verschieben	Das Vorhaben «Altdorf innerorts» (Umgestaltung Ortsdurchfahrt) gehört mit WOV, Halbinschluss und weiteren flankierenden Massnahmen zu den zentralen Bausteinen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes (rGVK). Es ist absehbar, dass mit einer provisorischen Begegnungszone (Signalisationen und Markierungen, aber keine baulichen Veränderungen) die Verlagerungsziele nicht erreicht werden. «Altdorf innerorts» gehört u.E. in den A-Horizont und mit der Ausführung muss zwingend zwischen 2028 und 2032 gestartet werden. Im Faktenblatt (S. 105) wird der Verzug mit Abhängigkeiten begründet: (1) ÖV/Bushalt, (2)	Nicht berücksichtigen	Mit Eröffnung der WOV werden 2025 erste provisorische Massnahmen (Anpassung Signalisation, Verkehrsführung und Geschwindigkeiten) umgesetzt. Der Planungsstand der definitiven Massnahmen - Betriebs- und Gestaltungskonzept, Altdorf innerorts - ist planerisch noch nicht soweit fortgeschritten und die notwendige Finanzierung nicht gesichert, dass
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmenband	SS.4.1 ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf	Problem Sickergruben ansprechen	Die Massnahme SS.4.1 sieht vor, die erste Bautiefe entlang der Reusscherstrasse der Bahnhofzone zuzuweisen und entsprechend zu entwickeln, was sinnvoll und nachvollziehbar ist. Westlich der Reusscherstrasse gibt es aktuell eine grosse Sickergrube zur Fassung des Meteorwassers aus dem Bahnhofareal. Die Sickergrube behindert die bauliche Entwicklung massiv. Ferner verweisen wir in diesem Kontext auf die Denkarbeit von Remo Daguati (LOC)	Kenntnisnahme	Die konkrete Nutzung des Gebiets wird in einer Konzeptstudie erörtert. Die Ausarbeitung dieser Studie ist Teil der Massnahme. Aufgrund des heutigen Planungsstandes kann die Massnahme nicht weiter konkretisiert werden. Ein Verweis auf die Sickergrube oder zukünftige Nutzungen wäre verfrüht.
Sozialdemokratische Partei Uri	Weitere Bemerkungen		Wir bedanken uns für die riesige und inhaltlich überzeugende Arbeit. Die Massnahmen		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	3.1	Bedeutung der Natur (in Landschaft und Siedlung) Rechnung tragen. Ergänzung um: - Bedeutung der Natur in Landschaft und Siedlung: Bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen soll die Bedeutung der Natur explizit berücksichtigt werden. Dies umfasst den	Die Natur muss als zentraler Bestandteil in die Planung und Umsetzung von Massnahmen integriert werden, um Lebensräume zu schützen und die Lebensqualität zu fördern. Dies umfasst den Schutz natürlicher Lebensräume und die Berücksichtigung ökologischer Aspekte	Teilweise berücksichtigen	Begriff "Natur" ergänzt im zweiten Anstrich > Berücksichtigung von Naturaspekten (präziser als nur Landschaftsbegriff)
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	5.1	Wir beantragen, dass der Schutz und die Entwicklung von Natur und Landschaft im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung höchste Priorität erhalten und entsprechende Massnahmen prioritär umgesetzt werden.	Die erwartete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung übt erheblichen Druck auf Natur und Landschaft aus. Die Verdichtung und Ausdehnung von Siedlungs- und Verkehrsflächen gefährden landwirtschaftliche Flächen, Wälder, Gewässer und Siedlungsfreiräume. Die	Kenntnisnahme	Das Agglomerationsprogramm ist primär ein Programm zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Landschaft sit dabei zu berücksichtigen. Der Handlungsbedarf ist jedoch erkannt und hoch
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	5.2	Es ist mit geeigneten Massnahmen insb. auf der heutigen Axenstrasse dafür zu sorgen, dass die Verkehrsfrequenzen am Axen trotz Neuer Axenstrasse nicht zunehmen.	Es erstaunt, dass das Verkehrsaufkommen am Kreisell Fielen steigen soll, obwohl die Neue Axenstrasse angeblich keinen Kapazitätsausbau bringt.	Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	9.3	Massnahmen sind grundsätzlich sehr begrüssenswert, jedoch unvollständig und daher zu ergänzen mit konkreter Formulierung zur Sicherstellung der: - Räumlichen Sicherung - Qualitativen Aufwertung der Vernetzungsachsen und der weiteren Gebiete gemäss ökologischer Infrastruktur (ÖI) sowie den Gewässern (Sicherung ausreichender Gewässerräume, Revitalisierungen,	Der Bedarf wurde sowohl im Bericht wie in den obigen Begründungen mehrfach festgehalten. Es bedarf konkreter Ergänzungen zur Sicherstellung der räumlichen Sicherung und qualitativen Aufwertung dieser Elemente (insbesondere Vernetzung wie beispielsweise der Wildtierkorridor).	Teilweise berücksichtigen	"räumliche Sicherung" ergänzt unter 5.3.2
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	6.5.1	Das Modal-Split-Ziel ist ehrgeiziger zu formulieren. Dabei soll die Verlagerung vor allem auf den LV erfolgen.	Der Bericht sieht vor, den Modal-Split (MIV-Anteil) auf 50% zu reduzieren. Angesichts der Klimaproblematik ist dieser Zielwert völlig ungenügend. Das Umsteigen auf ÖV und LV ist bei weitem effizienter als die Förderung von E-Autos, die den Klimaausstoss unter dem Strich auch nur halbieren, aber nicht auf null reduzieren. Es führt also kein Weg an einer massiven Verlagerung vorbei, vor allem auf den LV.	Kenntnisnahme	Es ist bereits ein Trend zur Verlagerung des Modalsplits in Richtung nachhaltiger Verkehrsmittel sichtbar. In der Corona-Pandemie ist der Modal-Split jedoch angestiegen und wenig aussagekräftig. Deshalb wurde der Wert gegenüber der 4. Generation nicht ehrgeiziger formuliert.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	6.3.2	Im Kapitel sind die äusserst zentralen Naturaspekte erwähnt, diese brauchen Priorität und	Die zentralen Naturaspekte im "Zukunftsbild" (u.a. Stärkung der Landschaftsverbindungen,	Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	6.4.2	Vernetzung muss nicht nur ausgewertet, sondern auch räumlich gesichert werden, insbesondere die Wildtierkorridore.	Die Vernetzungsstrukturen, insbesondere Wildtierkorridore, müssen nicht nur ausgewertet, sondern auch räumlich gesichert werden, um die Biodiversität zu erhalten. Ohne diese Sicherung drohen Unterbrechungen durch Bautätigkeiten, was die Bewegungsfreiheit von	Berücksichtigen	"räumliche Sicherung" ergänzt unter 5.3.2 und 5.4.2
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	4.5.3	Nicht nur die Erarbeitung, sondern insbesondere die Umsetzung des Naturschutzkonzeptes (inkl. pers. & finanz. Ressourcen) braucht entsprechende Priorität auch im APURTSVG. Dies muss so formuliert werden.	Die Erarbeitung des Naturschutzkonzeptes ist ein wichtiger Schritt, doch die eigentliche Herausforderung liegt in dessen Umsetzung. Um die Ziele der Strategie Biodiversität Schweiz zu erreichen, muss die Umsetzung des Naturschutzkonzeptes im APURTSVG priorisiert werden. Dies erfordert sowohl personelle als auch finanzielle Ressourcen, um die formulierten Ziele und Massnahmen effektiv umzusetzen und den Schutz der Arten und Lebensräume im Unteren Reusstal sicherzustellen.	Berücksichtigen	Textlich integriert unter 5.3.2 Zukunftsbild Landschaft und 6.2 Handlungsbedarf (Vernetzung fördern)
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	4.5.4	Wildtierkorridore müssen durchgängig gemacht werden und qualitativ aufgewertet werden.	Wildtierkorridore sind essenziell für die grossräumige Vernetzung von Lebensräumen und die Sicherstellung der Biodiversität. Sie ermöglichen Wildtieren, sich frei zu bewegen, genetischen Austausch zu betreiben und neue Lebensräume zu erschliessen. In der Vergangenheit wurden diese Korridore jedoch oft vernachlässigt und durch Bautätigkeiten unterbrochen, als Negativbeispiel fungiert leider der Wildtierkorridor in Amsteg Grund. Dieser wird trotz raumplanerischer Grundlage zugebaut und kann die Funktion nicht mehr	Teilweise berücksichtigen	Im AP aktuell keine zusätzliche Massnahmen, Umsetzung mit Naturschutz-Gesamtkonzeption Kanton Uri nötig > textliche Präzisierung gemacht
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	4.5.8	Der Vollzug muss funktionieren, um eine Besucherlenkung zu sichern.	Der Vollzug der Bike- und Wanderwege ist entscheidend, um die Lebensräume zu beruhigen und die Regeln einzuhalten. Diese Wege bieten nicht nur Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung, sondern tragen auch zur Lenkung des Verkehrs bei, indem sie den motorisierten Verkehr von sensiblen Naturgebieten fernhalten. Durch die klare Kennzeichnung und Durchsetzung der Regeln auf Bike- und Wanderwegen wird sichergestellt, dass Naturschutzgebiete geschützt bleiben und die Biodiversität erhalten wird. Dies fördert ein respektvolles Miteinander von Mensch und Natur und trägt zur nachhaltigen Nutzung der	Teilweise berücksichtigen	Integriert in 5.3.2 Zukunftsbild Landschaft (geschützte Landschaft mit hoher Biodiversität).
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	7.1 Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere schaffen /	Diese beiden Handlungsräume sind als «hoch» zu priorisieren.	Die Bautätigkeit im Siedlungsgebiet ist hoch. Sind die Bauten gestellt, stehen sie für Jahre meist unveränderlich. Deshalb sind diese zwingend und konsequent anzugehen.	Nicht berücksichtigen	Priorisierung des Handlungsbedarfs wurde mit den Gemeinden an der Dialogplattform II abgesprochen.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	7.1 Siedlungsökologie und	Dieser Handlungsbedarf ist als «hoch» zu priorisieren.	Die Bautätigkeit im Siedlungsgebiet ist hoch. Sind die Bauten gestellt, stehen sie für Jahre	Nicht berücksichtigen	Priorisierung des Handlungsbedarfs wurde mit den Gemeinden an der

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	7.1 und 8.1	Bei der Förderung der Aufenthaltsqualität sind die Bedürfnisse von hochaltrigen Senior*innen einzubeziehen.	Der demografische Wandel wird einleitend als Trend und Herausforderung beschrieben. In der Folge soll man diesem Aspekt auch beim Handlungsbedarf und den Zielen und Massnahmen gerecht werden. Wichtig: Mit hindernisfreien Bauten allein ist es nicht getan.	Berücksichtigen	Kapitel Handelsbedarf und Teilstrategie ergänzt.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Hauptbericht	7.2 Landschaft	Zusätzlich zu den bestehenden sind auch «Strukturreiche Landschaftskammern» und «Gewässer ökologischer gestalten» von hoher Priorität aufzunehmen.	Die als «hoch» eingestuft Punkte sind sehr wichtig, darüber hinaus ist die Priorisierung von "Strukturreichen Landschaftskammern" und "Gewässern ökologisch gestalten" entscheidend.	Kenntnisnahme	Priorisierung betrifft die aktuelle Generation, in der die mittlere Priorität festgelegt wurde, ist die Umsetzung über Landschafts- /
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Hauptbericht	7.3 Ruhender Verkehr / Parkraummanagement	Dieser Handlungsbedarf ist als «mittel hoch» zu priorisieren. Zudem fehlt ein Parkplatzmonitoring.	Die Parkplatzdichte ist im Vergleich zu ähnlich grossen Zentren hoch. Mit einem Parkplatzmonitoring kann die Belegung bzw. Nicht-Belegung bestehender Parkplätze eruiert	Teilweise berücksichtigen	Die Priorisierung wird auf "mittel" gesetzt. Vgl. Massnahme GV4.12 und GV5.11.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	7.3 Veloverkehr	Dieser Handlungsbedarf ist als «hoch» zu priorisieren.	Die Verbesserung der Veloinfrastruktur geht seit Jahren schleppend voran. Eine Offensive in diesem Bereich hätte einen starken Einfluss, um das Modal-Split-Ziel zu erreichen.	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der Veloinfrastrukturen gemäss Radwegkonzept erfolgt laufend. Rahmenbedingung bilden die personellen und finanziellen Ressourcen des Kantons. Teilweise sind die Verzögerungen durch Rechtsmittelverfahren entstanden.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	8.1 Siedlung	Der Dorfbach Altdorf ist als Gestaltungselement des Zentrums streckenweise freizulegen.	Schon vor langer Zeit wurde der Dorfbach, der von der Helligasse zum Gemeindehausplatz mitten durch das Dorf fliesst, in den Untergrund verbannt. Waren früher noch die Platten sichtbar, unter denen er eingedolt ist, so ist er heute ausser beim Greinerässchen (Guckfenster) unsichtbar und nicht mehr zu hören. In vielen Städten werden alte Bäche heute vor allem in Fussgängerzonen als Gestaltungselement der Zentren genutzt (z.B. Aarau). Hier hätte auch Altdorf ein ungenutztes Potential. Denkbar ist auch eine oberirdische Umlegung auf andere zentrurnah und verkehrsberuhigte Strassen (z.B. Gitschenstrasse,	Nicht berücksichtigen	Im Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf ist vorgesehen, den Dorfbach weiter aufzuwerten und weitere Bachöffnungen zu prüfen.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	8.2 Landschaft	Diese Aspekte haben hohe Relevanz für die naturräumliche und landschaftliche Elemente und Bedeutung. Zusätzlich sind fehlende Schutzreglemente schnellstmöglich zu erarbeiten.	Dies muss unbedingt erhalten und gewährleistet werden. Sowohl die räumliche Sicherung und die qualitative Aufwertung sind dabei absolut zentral. Die Erarbeitung fehlender Schutzreglemente ist schon lange fällig und muss nun zwingend und konsequent angegangen	Nicht berücksichtigen	Ist in Massnahme L5.3 bereits enthalten
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Hauptbericht	8.3.6. Güterverkehr	Es ist im Gebiet Werkmat ein UKV-Terminal zu schaffen.	Der Güterverkehr wird nur an einer Stelle im Hauptbericht erwähnt. Es wird davon ausgegangen, dass WOV und Halbanchluss Altdorf Süd das Thema erledigen. Güter werden aber nicht nur innerhalb der Agglomeration bewegt, sie kommen von weiter entfernten	Kenntnisnahme	Die Idee eines Terminals erfordert eine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser Thematik, Durch die ins Agglomerationsprogramm aufnehmen. In der 6. Generation muss das Zukunftsbild überarbeitet
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	3.1.1 Pauschalmassnahmen FV B-Horizont	Radwegausbauten sind in den Horizont A zu verschieben. Die Massnahmen FV5.1.4 und 5.1.5, können zurückgestellt werden oder es kann ganz auf sie verzichtet werden, da sie parallel zu andern Velorouten führen (Byfangweg, Werkmat) und keine Velomassnahmen sind. Es ist dringend eine Verbindung Schattdorf Adlergarten – Ringli Altdorf zu schaffen.	Ohne einen zügigen Ausbau der Radwege ist das Klimaziel nicht erreichbar. Es besteht keine Chance, die Gotthardstrasse zwischen Kreisel Schächen und Kollegium velotauglich auszubauen. Die neue Verbindung wäre eine attraktive Alternative, auch in Richtung Bahnhof Altdorf. Damit sie schnell realisiert werden kann, soll sie den Schächen direkt neben der WOV-	Nicht berücksichtigen	Planungsstand sowie bau- und finanzreife lassen ein Verschieben in den A-Horizont nicht zu.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	3.1.4 und 3.1.5 Pauschalmassnahmen Bushaltestellen	GV5.2.2. (Bürglen) ist in den A-Horizont zu verschieben, GV5.1.3 kann dafür in den B-Horizont gehen.	Die Situation im Dorf Bürglen ist dringend zu sanieren (Sicherheit), in Brügg besteht bereits eine akzeptable und sichere Lösung, auch wenn sie nicht behindertengerecht ist.	Nicht berücksichtigen	Aufgrund Abhängigkeiten mit anderen Projekten (Überbauung Pfarrmättel) ist eine Anpassung des Umsetzungshorizonts nicht möglich.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	FV5.1.1/2 Dayweg		Wir fragen uns, warum die Leonhardstrasse nicht genügt. Auf der Schlossbergstrasse bleibt der MIV ja auch.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um ein Teilstück der Verbindung Steinbruch bis Birtschenhofstatt, Durch die Verbindung Dayweg wird die Netzdichte in Erstfeld für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und die Anbindung an das Bahnhof- und Schulareal verbessert.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	FV5.1.3 Gotthardstrasse	In der Priorität zurückstufen.	Sehr beschränkter (Freizeitverkehrs-) Nutzen. Benützung des Trottoirs schon heute möglich. Es müssen nur PP entfernt werden und Auffahrt von Süden auf das Trottoir etwas verbessert werden.	Nicht berücksichtigen	Aktuell besteht auf dem Abschnitt keine Veloinfrastruktur. Beim Trottoir handelt es sich um eine alleinige Fussverkehrsinfrastruktur, welche von Velofahrenden nicht benutzt werden darf (Ausnahme
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Massnahmenband	FV5.1.4 Kornmattstrasse	Keine Priorität	Parallelführung zum Byfangweg. Viel wichtiger wäre die Unterführung Seedorferstrasse, die offenbar völlig aus dem Programm gefallen ist, und eine Fortsetzung Richtung obere	Nicht berücksichtigen	Die Unterführung Seedorferstrasse ist Teil des Massnahmenpakets FV4.2 Längsverbindungen Fuss- und Veloverkehr der 4. Generation und
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Massnahmenband	FV5.1.5 Rynächtstrasse	In der Priorität zurückstufen	Parallelführung. Kann durch eine Veloroute durch die Werkmat ersetzt werden. (vgl. dort)	Nicht berücksichtigen	Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	FV5.1.6 Giessen- / Allemendstrasse	Es ist nach einer Alternative zu suchen.	Kaum realisierbar, da streckenweise im (ohnehin unstatthaft schmalen) Gewässerraum des Giessen. Zudem müsste eine ganze Baumallee gefällt werden. Denkbar nur, wenn die Strasse nach Westen verlegt wird bzw. im Land der Korporation (Gartenmatt) gebaut wird. Alternative Reussstrasse Ost?	Nicht berücksichtigen	Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Massnahmenband	GV5.10 Schächenwaldstrasse	Die Beleuchtung ist mit niedrigen, nach unten leuchtenden Kandelabern zu realisieren, die mit Sensoren ausgestattet sind.	Der angrenzende Grünraum (Wiese, Wald) ist vor Lichtverschmutzung zu schützen.	Kenntnisnahme	Wird im konkreten Projekt entschieden.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Massnahmenband	GV5.2.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung	Ist zu ergänzen	Der kurze Engpass der Veloroute Wydenmatt - Klosterstrasse muss beseitigt werden (Fortsetzung der unteren Feldgasse)	Nicht berücksichtigen	Bei dieser Massnahme geht es um die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren Wyden und Gandermatt und nicht um
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.3 Werkmat	Die Anlage ist als direkte Veloverbindung vom Kreisel Wyssus West zum Kantonsbahnhof auszubauen. Als Ergänzung soll ein Fussgängerübergang von der Werkmat zur Steinmattstrasse/Tschudiweg geplant werden (Zugang zur Bushaltestelle Tschudiweg). Beim Kreisel Walter Fürst ist eine S-Bahn-Haltestelle zu realisieren. Unterführung ist mit der	Es ist sinnvoller, die Velos von Attinghausen/Schattdorf Richtung Bahnhof und Seedorf durch eine beruhigte Zone zu lenken als entlang der Industriestrasse bez. der Rynächtstrasse.	Kenntnisnahme	Die Veloführung erfolgt über die Eduard-Züblin-Strasse, die als Begegnungszone ausgestaltet wird. Eine neue S-Bahn-Haltestelle und eine Fussgängerüberführung waren bisher kein Thema. Eine Aufnahme in die 5. Generation erbringt sich
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.4 Knoten Rossgliessen	Der Veloweg an der Still Rüss ist mit einer Unterführung unter dem geplanten Kreiselaust Nord hindurchzuführen. Die bestehende provisorische Velobrücke bei der Landi ist zur Riedstrasse zu verlegen und so eine direkte Verbindung zwischen Riedstrasse und dem LV-	Die Veloroute an der Still Rüss (die bereits bei der Landi unterbrochen würde) und die Route über die Riedstrasse von Erstfeld in Richtung Altdorf und Schattdorf dürfen nicht unterbrochen werden. Die Querung des Bachs via erhöhtem Kreiselaust ist für Velos nicht	Nicht berücksichtigen	Der vorgesehene Kreiselaust Rossgliessen ermöglicht eine für den Fuss- und Veloverkehr bessere Querung der Rynächtstrasse sowie der Stillen Reuss. Die kantonale Nebenverbindung im Ried wird an die kantonale
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri,	Massnahmenband	GV5.5 Gygen	Auf die neue Bushaltestelle Gygen ist zu verzichten.	Mit der Verlegung der Haltestelle Lindenried gegen Süden ist der ESP genügend erschlossen. Eine Umwegfahrt durch den ESP verlängert die Fahrzeiten der Busse Erstfeld – Altdorf. Für	Nicht berücksichtigen	Im Sinne der Verlagerung des Modalsplit zu Gunsten der nachhaltigen Verkehrsmittel ist die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte mit
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.6 Ortszentrum Altdorf	Die zentrale Bushaltestelle Teildenkmal soll bestehen bleiben. Das Zentrum ist für den MIV zu sperren. Der Winkelplatz ist vom PP zu einem Park umzugestalten.	Das Dorf soll vom MIV zwar erreicht werden, das Zentrum aber nicht durchfahren werden können. Die Autos sollen in den bestehenden Tiefgaragen Gemeindehausplatz, UKB und Schützenmatt (nur via Helligasse und Oberlehn / Ein-/Ausfahrt Winkel ist zu schliessen) abgestellt werden. Ausgenommen vom Fahrverbot sind Busse und Anlieferung. Auf	Kenntnisnahme	Der Standort beim Teildenkmal bietet verschiedene Herausforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Begegnungszone und der BehIG-Gesetzgebung. Ein ÖV Konzept für Altdorf Innerorts der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kanton soll die Möglichkeiten
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.7 Flüelerstrasse	In erster Priorität ist für Velofahrende eine sichere Route zwischen Ringli und Herrengasse zu schaffen und die Haltestelle Ringli mit einem Zebrastreifen zu versehen. In den Bereichen Aldi und Moosbad ist die Strasse so zu verbreitern, dass der Velostreifen ohne Unterbruch durchgezogen werden kann.	Die beim Moosbad nötige Strassenquerung Richtung Altdorf ist für Velofahrende zwar lästig und nicht ohne Risiko, grösser ist das Problem aber auf der Mischverkehrsfläche Ringli bis Herrengasse. Der Unterbruch der Velostreifen bei Aldi und Moosbad verleiht den MIV dazu, sich neben den Velos durchzudrängen, was letztere stark gefährdet.	Kenntnisnahme	Die Schwachstelle wurde erkannt. Im Rahmen der Massnahme Umgestaltung Flüelerstrasse wird die Veloinfrastruktur verbessert.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.8 Werkmatt	Vgl. GV5.3		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	GV5.9 Ried	Vgl. GV5.4		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	IM5.2 Amsteg	Die Massnahmen sind zu minimieren. Die Dorfdurchfahrt ist mit T30 zu signalisieren. Die Bristen-Linie ist am Wochenende von Amsteg bis Erstfeld zu verlängern.	An Wochenenden sind die Busse auf der Strecke Erstfeld-Amsteg meist überfüllt. Eine Verlängerung der Bristen-Linie nach Erstfeld würde sie entlasten und das Umsteigen in Amsteg überflüssig machen. An den übrigen Tagen ist auch der MIV gering und kann mit T30 so beruhigt werden, dass auch Manöver der Busse und das Umsteigen über die Strasse möglich ist.	Kenntnisnahme	Im Rahmen des AP 5G wurden als Planungsgrundlage Standorte möglicher Verkehrsachsen samt den funktionalen Anforderungen an VDS im Kanton Uri nach den Richtlinien des Bundes definiert. Die Ausgestaltung und die Planung sind in den weiteren Planungsphasen zu definieren und zu diskutieren.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	öV5.1.3 Haltestelle Brügg	Unterstand vorsehen	Platz vorhanden, leicht realisierbar.	Kenntnisnahme	Wird im konkreten Projekt entschieden.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	ÜM1 und ÜM2 Halbinschluss	Es ist zu prüfen, ob nicht eher der Kreisel Flüelen prioritär zu behandeln ist.	Als Umfahrungsmöglichkeit könnte auch die Industriestrasse genügen, die insbesondere den Siedlungsraum von Attinghausen weniger belastet als die A2-Ausfahrt.	Kenntnisnahme	Die Prioritätensetzung bei nationalen Planungen (ÜM5.1 und ÜM5.5) obliegt dem ASTRA.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	ÜM3 Axenstrasse	Die Umgestaltung der alten Axenstrasse ist auf diese Zielsetzung auszurichten: «Durch die baulichen Anpassungen an der alten Axenstrasse und die Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr gewinnt die gesamte Region an touristischer Attraktivität.»	Aktuell orientiert sich die Planung nicht an diesem Ziel, sondern daran, eine maximale Redundanz für den MIV zu schaffen.	Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	ÜM4 NEAT-Verlängerung	Auf die Aufhebung der Bahnlinie durch Flüelen ist zu verzichten. Stattdessen ist eine zusätzliche S-Bahn-Haltestelle Gruonbach zu realisieren.	Der Bahnhof Flüelen ist wichtig als Umsteigepunkt Schiff/Bus/Bahn. Ein Verlegung des Bahnhofs in den Reider verschlechtert diese touristische Beziehung. Wenn alle Güterzüge sowie die IC die Langumfahrung benützen, bleiben auf der Stammlinie nur die leisen S-	Kenntnisnahme	Vgl. Sachplanung des Bundes.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Massnahmenband	ÜM5 Kreisel Flüelen	Die Verbindung A2 -A4 soll abgesenkt unter dem leicht anzuhebenden Kreisel hindurch direkt in den Tunnel geführt werden. Auf eine zweite Bahnunterführung weiter nördlich für den Lokalverkehr ist zu verzichten.	So kann der Kreisel entlastet werden. Es braucht keine weiteren Bauwerke. Allenfalls muss der Dorfbach durch einen Tunnel im Berg geführt werden. Wenn der Verkehr A2-A4 verflüssigt werden kann, so wird auch der dorferne Ost-West-Verkehr erleichtert.	Kenntnisnahme	Entsprechende Planungen wurden im Moment sistiert. Die SBB haben das Projekt in den STEP 2060 zurückgestellt
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Das Konzept für die Verkehrsberuhigung im Altdorfer Dorfzentrum ist neu zu überdenken.	Die Bushaltestelle Telldenkmal soll erhalten bleiben, die MIV-Durchfahrt durch das Zentrum verunmöglicht werden (vgl. Anmerkungen zu den Massnahmenblättern).	Nicht berücksichtigen	Der Bushalt beim Telldenkmal bietet verschiedene Herausforderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Begegnungszone und der BehiG-Gesetzgebung. Ein ÖV Konzept der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kanton soll die Möglichkeiten aufzeigen.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Teilstrategie Güterverkehr verlangt nach konkreten Massnahmen, die wir in den Papieren nicht gefunden haben (z.B. Bau eines regionalen UKV-Terminals).		Nicht berücksichtigen	Im Rahmen der Teilstrategie Güterverkehr auf Schiene verlagern sind aktuell keine Massnahmen geplant.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Leider wurden unserer 11 Anträge zum Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation kaum angenommen und umgesetzt, was enttäuschend ist, da auch wir mit beschränkten Ressourcen arbeiten. Für die aktuelle Stellungnahme haben wir unsere		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Sparmassnahmen des Kantons dürfen den Prioritäten des AP5 nicht widersprechen.		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die infrastrukturellen Massnahmen im Verkehrsbereich sind mit kongruenten Begleitmassnahmen zu versehen (Erhöhung von Motorfahrzeugsteuern, geringerer Arbeitswegabzug, Planungs- und Baugesetz-Anpassungen betreffend Abstellflächen für Velos und Autos etc., Elterntaxi-Verbot etc.).		Kenntnisnahme	Vgl. Massnahmen des Klimaschutzkonzepts (z.B. Steuern, Abstellflächen und Elterntaxi) sowie Massnahmen zur Parkierung in der 4. Generation
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Es ist ein ehrgeiziges Verlagerungsziel vom MIV zu LV und öV zu definieren (Modal-Split), das im Einklang mit der Klimapolitik steht und über das Ziel von AP4 hinausgeht.		Kenntnisnahme	Es ist bereits ein Trend zur Verlagerung des Modalsplits in Richtung nachhaltiger Verkehrsmittel sichtbar. In der Corona-Pandemie ist der Modal-Split jedoch angestiegen und wenig aussagekräftig. Deshalb wurde der Wert gegenüber der 4. Generation nicht ehrgeiziger formuliert.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Der Kreisell Wysshaus Ost soll ausgebaut werden.	Er wird nach Eröffnung der WOV und erst recht nach dem Bau des Halban schlusses in der heutigen Form in den Spitzenzeiten nicht mehr genügen.	Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Das Fahrplan- und Linienkonzept der Busse ist grundsätzlich neu zu überdenken.	Seit dem letzten Fahrplanwechsel findet ein grosser Teil der Umstiege Bus/Bahn wieder in Flüelen statt. Die Wartezeiten am Kantonsbahnhof Altdorf sind oft zu lang. Wenn kein besseres Konzept gefunden wird und ein Ausbau auf Viertelstundentakt nicht möglich ist, so ist viel stärker in den LV als Zubringer zum Kantonsbahnhof zu investieren (der Urner Talboden eignet sich hervorragend als 15-Minuten-Agglom.).	Kenntnisnahme	Das Konzept der Verkehrsreife, VDS Kantonsbahnhof Altdorf zusammen mit Radwegkonzept verbessert insgesamt die Infrastruktur Veloverkehr - Bus - Bahn und verfolgt genau diese Zielsetzung.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Verkehrssicherheit ist in der ganzen Planung stärker zu gewichten.	Es ist z.B. unverständlich, warum der Kanton TSO bei der Seedorfer Reussbrücke ablehnt, wo offenbar ein Unfallschwerpunkt geortet wurde. Vgl. Abb. 4-35	Kenntnisnahme	Im Bereich der Seedorferbrücke haben sich Unfälle ereignet. Es handelt sich dabei überwiegend um Selbstunfälle, wobei die Ursache nicht auf eine mangelhafte Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen ist. Durch die geplanten Massnahmen - Realisierung Radweg Seedorf - Altdorf - wird die Verkehrssicherheit weiter verbessert und gestärkt.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Verkehrsprognosen sind grundsätzlich zu überprüfen und ein zuverlässigeres Monitoring einzuführen, das auch den LV misst.	In der WOV-Botschaft wurde z.B. für die Gotthardstrasse zwischen Kollegium und Schächen noch eine Verkehrsreduktion, und für die Attinghuserstrasse bei der Planauflage für den Halban schluss kein Mehrverkehr prognostiziert. Jetzt gilt offenbar beides nicht mehr, und für die A2 zwischen Halban schluss und Flüelen wird gar ein Zuwachs von mehr als 50% prognostiziert.	Kenntnisnahme	Eine Verkehrsprognose dient zur Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung. Die Prognose wird periodisch überprüft.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Prioritäten sind so zu setzen, dass sie die Klimastrategie unterstützen.	Radwege gehören in den A-Horizont. Der Alltagsverkehr soll dabei höher gewichtet werden als der touristische Verkehr.	Nicht berücksichtigen	Planungsstand sowie bau- und finanzreife lassen ein Verschieben in den A-Horizont nicht zu.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Die Verkehrssicherheit ist massiv zu verbessern.	Uri ist der Kanton mit der höchsten Unfallhäufigkeit pro Einwohner.	Kenntnisnahme	Durch die geplanten Massnahmen wird die Verkehrssicherheit weiter verbessert und gestärkt.
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Der Winkelriedbus als überregionales Angebot soll konkurrenzfähig gemacht werden, indem der nicht mehr über Beckenried und Ennetbürgen, sondern über die Autobahn geführt und in Buochs Postillon oder bei Stans Kreuzplatz ans Lokalnnetz angeschlossen wird.		Kenntnisnahme	
Urner Umweltrat (AefU Zentralschweiz, Pro Natura Uri, VCS Uri, WWF Uri)	Weitere Bemerkungen		Radwege sollen wie vom VWG vorgesehen vom Fussverkehr getrennt geführt und nicht als gemischte LV-Wege realisiert werden.		Kenntnisnahme	Die Planung des Velowegnetzes richtet sich nach dem Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz). Eine räumliche Trennung Radfahrer / Fussgänger ist aus Platzgründen nicht immer möglich und sinnvoll.
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	7.1	Die Belegung der Ortskerne ist ebenfalls mit Priorisierung Hoch zu gewichten.	Die hohe Gewichtung der Arbeitsplatzgebiete erachten wir als sehr positiv. In diesem Zusammenhang stehen aber auch die Ortskerne, besonders Altdorf bzgl. der Dienstleistungsangebote. Dies ist ebenfalls zu koordinieren. Daher sind beide Aspekte gleich hoch zu gewichten.	Kenntnisnahme	Die Belegung der Ortskerne wird mit einer Massnahme 55.3 angegangen (Ortszentren stärken) und der Abstimmungsbedarf zwischen den Ortskernen ist weniger hoch als bei den Entwicklungsschwerpunkten.
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	7.3	Priorisierung Hoch nochmals prüfen. Güterverkehr mindestens mit Priorisierung Mittel.	Der Verkehr weist mit fünf Priorisierungen Hoch eine grosse Dichte auf. Innerhalb dieser fünf Handlungsfelder sind unseres Erachtens die ÖV-Erschliessung, die Multimodalität und die Verkehrsabwicklung MIV zentral. Allenfalls ist hierbei eine weitergehende Abstufung	Kenntnisnahme	
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	9.5	Einbezug von Wirtschaft Uri	Bei der Organisation und Koordination der Arbeitsplatzgebiete (ESP Arbeit) ist Wirtschaft Uri als Dachverband der Urner Industrie, Baumeister und Gewerbe miteinzubeziehen. Gemeinsam mit Kanton, Gemeinden und Unternehmen ist für diese Gebiete eine optimale Entwicklung bzgl. Wertschöpfung anzustreben. Wirtschaft Uri leistet hierzu gerne einen	Teilweise berücksichtigen	Federführung für die Massnahme 25.2 liegt beim Gemeindeverband. Bei der Massnahme ist neu die Wirtschaft ("Gewerbe") als Beteiligte aufgeführt.
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	8.1.1	Die erwähnten Schlüsselareale (Flüelerstrasse Altdorf, Gebiet Grund/Brickermatte Altdorf/Bürglen, Galgenwäldli Bürglen) sind bereits im vorliegenden Programm näher zu prüfen.	Die erwähnten Arealen sind zweifellos wichtige Entwicklungsschwerpunkte für die Zukunft. Damit die mögliche Entwicklung nicht verpasst wird, sind diese Arealen bereits jetzt in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden näher zu prüfen.	Kenntnisnahme	Die Schlüsselareale werden mit Massnahme 55.2 angegangen. Die Zuständigkeiten liegen bei den Standortgemeinden und die Umsetzung erfolgt mit den verschiedenen kommunalen Planungsinstrumenten
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	4.2.1	Die Arbeitszonen Schattdorf und Werkmatt sind als Hauptschwerpunkt zu qualifizieren.	Beim ESP in Schattdorf handelt es sich um das grösste Arbeitsplatzgebiet im Kanton Uri. Der ESP Werkmatt bietet das grösste Potential für die Ansiedlung von neuen wertschöpfenden Unternehmen und von Arbeitsplätzen. Dies ist mit höchster Priorität zu gewichten. Zudem ist die optimale Erschliessung dieser ESP zu koordinieren und voranzutreiben.	Kenntnisnahme	Die Erschliessung der ESP Schattdorf und Urner Talboden (u.a. Werkmatt) spielt bei den Massnahmen eine wesentliche Rolle in diesem AP. Vgl. Massnahmen GV5.2, GV5.3 und GV5.7.
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	2.2.2	Auf die Umpriorisierung der Erschliessungen für die ESP Rossgliessen und Werkmatt sei zu verzichten.	Die beiden ESP in Schattdorf und in der Werkmatt sind wesentlich von der jeweiligen Erschliessung abhängig. Eine Umpriorisierung von A auf B bedeutet einen Rückschritt für die beiden ESP selbst.	Kenntnisnahme	Die Umpriorisierung wurde vom Bund aufgrund der teilweise nicht erfüllten Anforderungen Planungsstand vorgenommen. Einige der Massnahmen werden im AP 5G in überarbeiteter Form als Eigenleistung oder im A-Horizont wieder aufgenommen.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	4.5.7	Das ISOS ist im Rahmen allfälliger Interessenabwägungen geringer zu gewichten.	Bei der Beurteilung von konkreten Projekten im Bereich des ISOS haben dessen Interessen in den vergangenen Jahren ein zu starkes Gewicht erhalten. Bei Interessenabwägungen und Ermessensentscheiden ist das ISOS künftig wieder in einem vertretbareren Mass zu berücksichtigen und soll der Entwicklung des Orts und weiteren - insbesondere auch wirtschaftlichen - Interessen nicht im Weg stehen.	Kenntnisnahme	Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderer Masse die ungeschmälerterte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz [NHG; SR 451]). Das Bundesgericht hat 2009 in einem
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	4.3.3 und 4.3.4	Die Konkurrenzfähigkeit bzgl. der Reisezeiten für Pendler ausserhalb des Kantons Uri ist zu verbessern	Die Pendlerströme in beide Richtungen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Uri bei Personen mit Wohnsitz ausserhalb des Kantons aufrecht zu erhalten bzw. zu verbessern, sind konkurrenzfähige ÖV-Verbindungen notwendig.	Kenntnisnahme	
Wirtschaft Uri (def vom 16.4.)	Hauptbericht	Zusammenfassung	Die Wirtschaftsförderung und der Standortwettbewerb sind bei den Massnahmen der 5. Generation (Seite 12) zu ergänzen.	Insbesondere die ESP, sind massgebende Faktoren für den Kanton Uri als Wirtschaftsstandort. Dies hat einen grossen Einfluss auf das Agglomerationsprogramm und sollte entsprechend auch bei der Zusammenfassung erwähnt werden.	Teilweise berücksichtigen	In Zusammenfassung und Kapitel 9 wird starker Fokus auf ESP nun noch klarer.