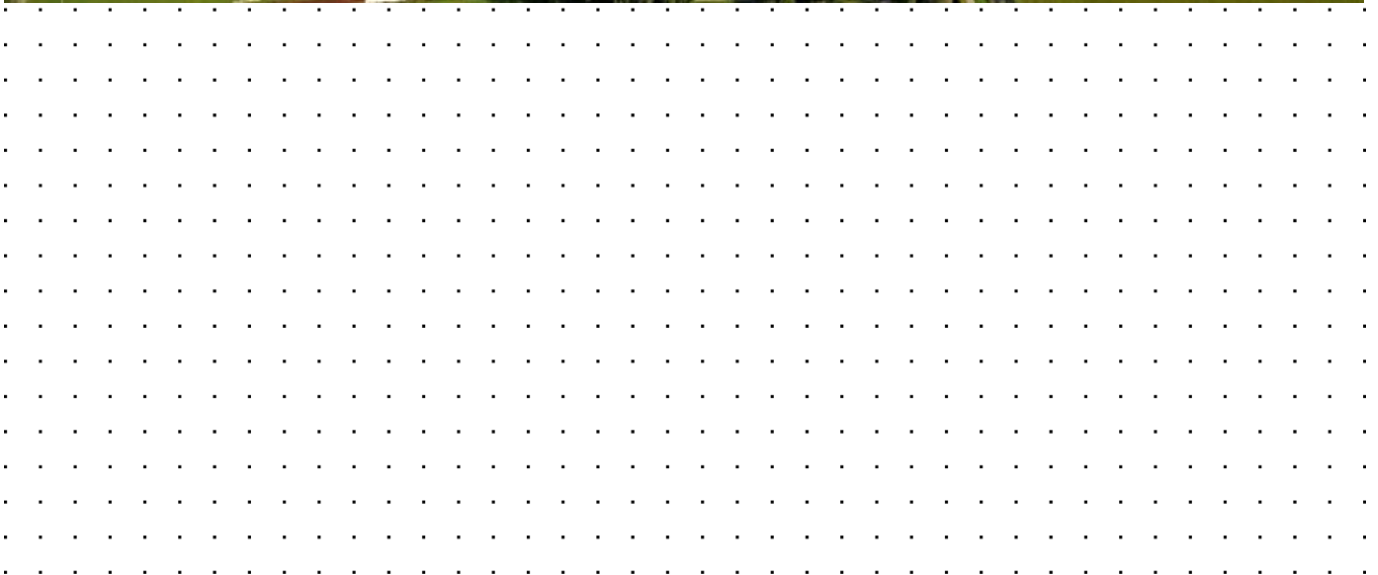


Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

Agglomerationsprogramm 3. Generation
Bericht vom 4. August 2016 (RRB 13. September 2016)



Auftraggeber

Kanton Uri, Justizdirektion
Amt für Raumentwicklung
Rathausplatz 5
6460 Altdorf
Marco Achermann, Kantonsplaner
Andreas Hurter, Hurter Consulting

www.ur.ch/jd

Erarbeitung Agglomerationsprogramm

Andrea Meier, EBP
Fabienne Perret, EBP
Jonas Hunziker, EBP
Robert Scherzinger, EBP
Tobias Tschopp, EBP
Heini Sommer, Ecoplan
Matthias Amacher, Ecoplan
René Neuenschwander, Ecoplan

www.ebp.ch

www.ecoplan.ch

Fotos:

Christof Hirtler, Altdorf

Zusammenfassung

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT)

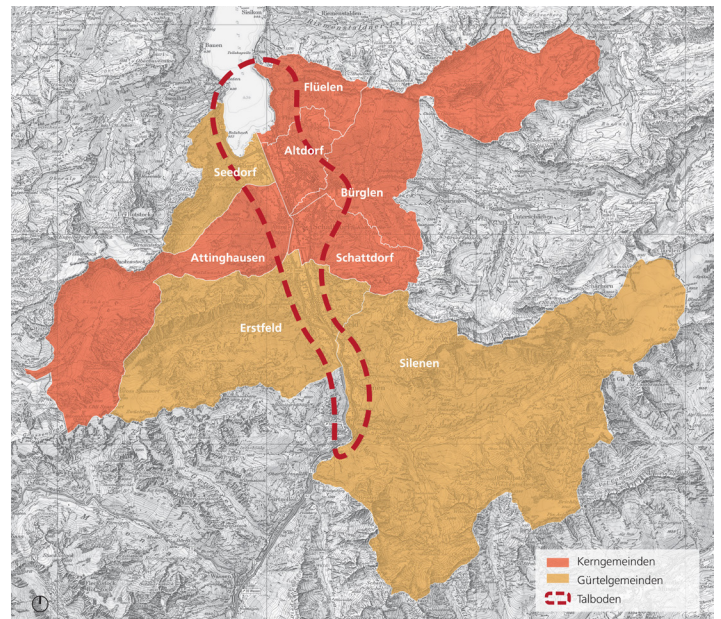
Die Agglomeration Unteres Reusstal im Überblick

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

Die Agglomeration URT zeichnet sich durch ein abwechslungsreiches Nebeneinander von Siedlungsraum, Kulturland und Natur aus. Im Hauptsiedlungsgebiet ist die Agglomeration geprägt durch die Nähe zwischen Arbeitsplatz, Wohnorten und Einkaufsgebieten. Es ist durch die Einbettung zwischen den zwei Talflanken, die Wasserläufe und die Verkehrsinfrastrukturen relativ eng begrenzt.

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

- Flüelen
- Altdorf (Kernstadt)
- Schattdorf
- Bürglen
- Seedorf
- Attinghausen
- Erstfeld
- Silenen

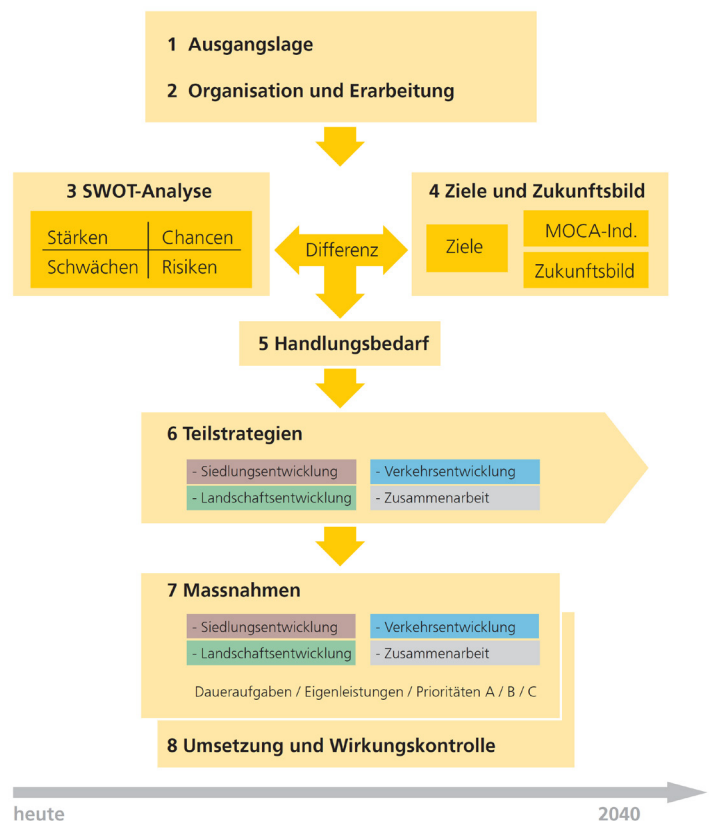


Trägerschaft

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

Aufbau

Das AP URT besteht aus einem Bericht inklusive Anhang, einem Massnahmenbericht mit der Massnahmenübersicht und den Massnahmenblättern sowie ergänzenden Beilagen welche über den Anhang hinaus relevante Grundlagen für das AP ausführen. Der Bericht umfasst neun Kapitel. Die Kapitel 1 – 2 sowie 8 stecken den Rahmen ab und beschreiben den Prozess. Die Kapitel 3 – 7 enthalten die inhaltlichen Aussagen. Die Ausgangslage wird in Kapitel 1 beschrieben. Die Organisation und der Erarbeitungsprozess für das AP sind im Kapitel 2 dargestellt. In Kapitel 3 wird der heutige Zustand der Agglomeration bezüglich Siedlung, Landschaft und Verkehr analysiert sowie Stärken und Schwächen abgeleitet. Das Zukunftsbild für das Jahr 2040 ist in Kapitel 4 erläutert und wird mit konkreten Zielsetzungen fassbar gemacht. Die Differenz zwischen der heutigen Agglomeration mit der erwarteten Entwicklung und den gesetzten Zielen ergibt den Handlungsbedarf in Kapitel 5. Mit Teilstrategien für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung in Kapitel 6 wird aufgezeigt, wie dieses Zukunftsbild erreicht wird. Die in Kapitel 7 beschriebenen Massnahmen tragen zur Erreichung der Ziele und des Zukunftsbilds bei, sie werden im separaten Massnahmenbericht detailliert ausgeführt. In Kapitel 8 wird aufgezeigt, wie das AP URT umgesetzt werden soll.



Zukunftsbild

Das Zukunftsbild für die Agglomeration URT verortet die Entwicklungsziele konkret im Raum und zeigt, wie sich die Agglomeration in Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr im Jahr 2040 präsentieren soll. Die Agglomeration ist geprägt vom engen, langgestreckten Raum zwischen steilen Bergflanken und einer rhythmischen Abfolge von Naturräumen und Siedlungskammern.

Siedlung

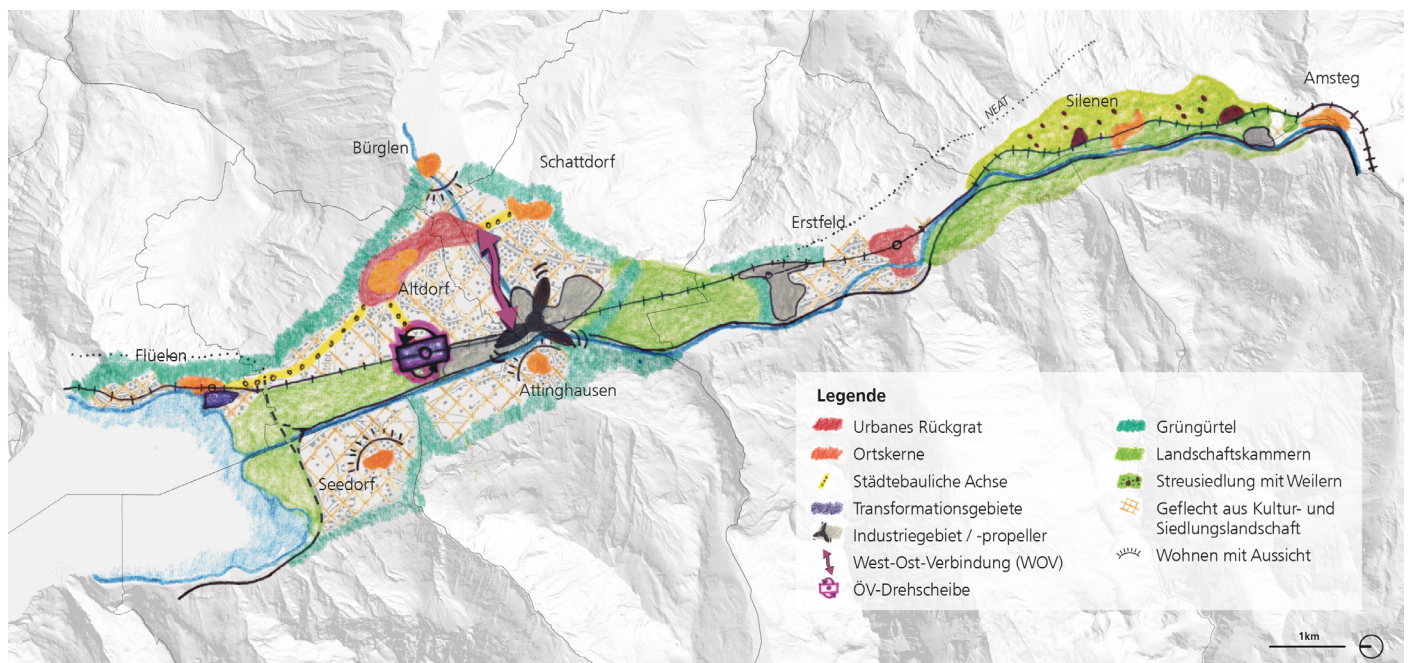
- Das urbane Rückgrat der nördlichen Agglomeration befindet sich entlang der Gotthardstrasse zwischen Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Hierhin ist der Grossteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum gelenkt worden. Eine ähnliche Funktion nimmt das urban geprägte Gebiet rund um den Bahnhof Erstfeld für den südlichen Teil der Agglomeration wahr.
- Ergänzt wird das urbane Rückgrat durch die Ortskerne mit lokalen Zentrumsfunktionen zur Sicherstellung der Grundversorgung und als Begegnungsorte.
- Die Transformationsgebiete in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsdurchmischung und einen lebhaften Charakter aus.
- Jede Siedlungskammer verfügt über ein Arbeitsplatzgebiet, in welchem sich die industriellen und gewerblichen Nutzungen an gut erschlossenen Lagen auf siedlungsverträgliche Art und Weise konzentrieren.
- Die urbanen Räume und Ortskerne sind mit einem Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft verwoben.

Landschaft

- Der Grüngürtel ist die natürliche Grenze zwischen innerem und äusserem Erholungsraum für die Bevölkerung und Gäste im nördlichen Agglomerationsteil.
- Die Landschaftskammern im Talboden sind nicht weiter bebaut, teilweise wieder leergeräumt und als Freiflächen für die Landwirtschaft erhalten.

Verkehr

- Der Kantonalbahnhof in Altdorf ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs. Innerhalb der Agglomeration sind die regionalen Züge und das Bussystem auf den Kantonalbahnhof ausgerichtet und ideal aufeinander abgestimmt.
- Mit der West-Ost-Verbindung (WOV) sind die Siedlungsgebiete wesentlich vom Verkehr entlastet. Aufgrund der neuen Netzhierarchie besteht nun Klarheit über die Funktion der Strassen, was sich positiv auf die Wahrnehmung und auf ein rücksichtsvolles Bewegen innerhalb der Agglomeration auswirkt.
- Dank gezielter Förderung und Information wird im Unteren Reusstal eine nachhaltige Mobilität gelebt: ÖV-, Fuss- und Veloetappen sind optimal miteinander kombiniert.

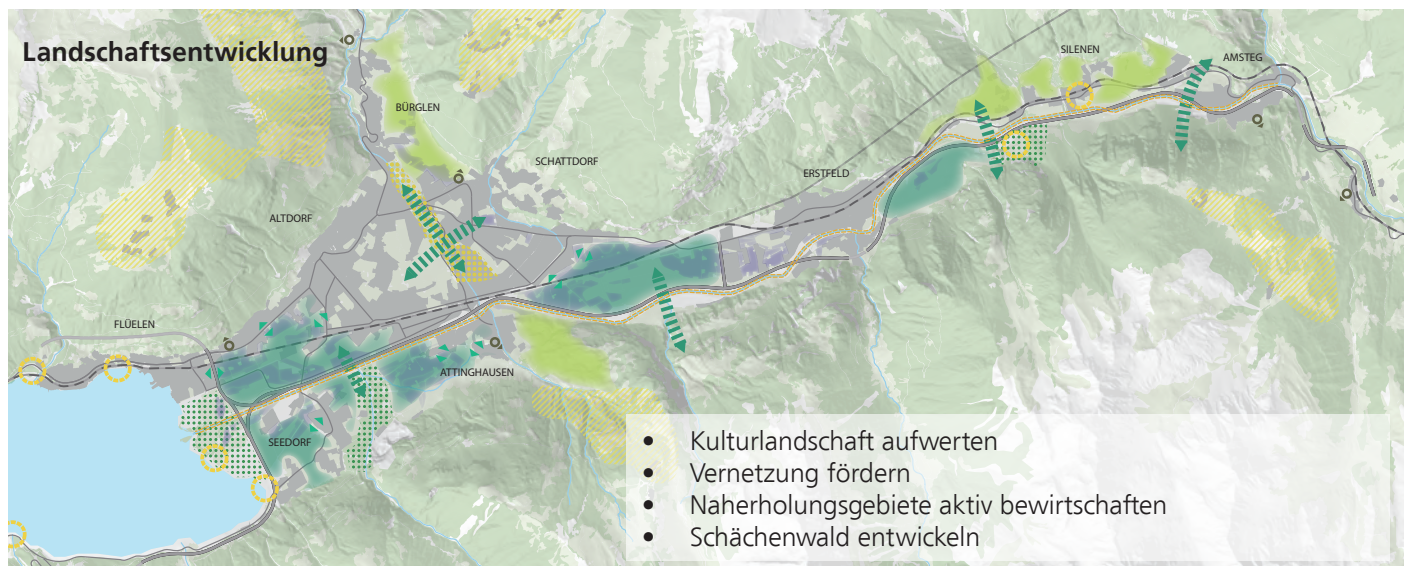


Teilstrategien



Quantitative Ziele (MOCA):

- 75% der zusätzlichen Bevölkerung siedelt sich in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C an.
- 80% der zusätzlichen Beschäftigten finden in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C Arbeit.

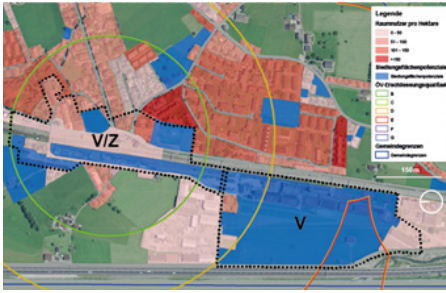


Quantitative Ziele (MOCA):

- Modal Split: Der Anteil der Wegstrecken, die 2030 mit dem MIV absolviert werden, soll im Vergleich zu heute spürbar reduziert werden.
- Verkehrssicherheit: Reduktion der Anzahl Verunfallte (Verletzte oder Getötete) auf 1.5 pro 1'000 Einwohner.

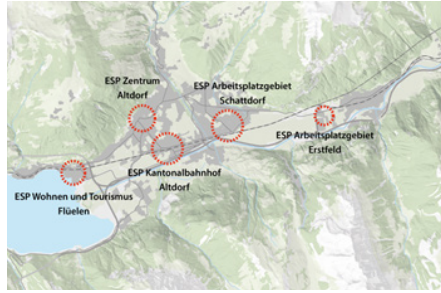
Ausgewählte Massnahmen Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

Massnahmen für die Siedlungsentwicklung



Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten

- Aufnahme und Abstimmung der Verdichtungsgebiete im kommunalen Siedlungsleitbild
- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen zur Erhöhung der Nutzerdichten



Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte

- Präzisierung Entwicklungsschwerpunkte hinsichtlich Perimeter, Standortprofil und zukünftiger Entwicklung
- Ableitung von Massnahmen und konkreten Aufträgen an die Revision der Nutzungsplanung



Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern

- Bestandsaufnahme der bestehenden Trockenmauern
- Umsetzung im Rahmen der Bewilligung von Baugesuchen und konkreten Sanierungsprojekten

Massnahmen für die Landschaftsentwicklung



Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“

- Formulierung von gebietsspezifischen konkreten und gezielten ökologischen Aufwertungsmassnahmen (Schaffung von naturnahen Landschaftsstrukturen)



Vernetzungsmassnahmen Schächenwald

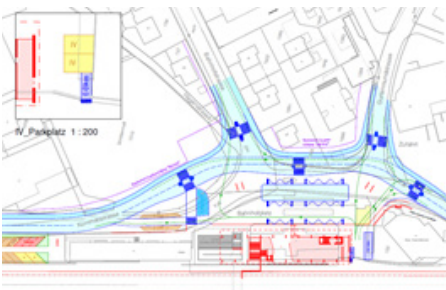
- Entwicklungskonzept zum Schächenwald
- Umsetzung in Koordination mit der West-Ost-Verbindung



Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete

- Überprüfung des vorhandenen Wegnetzes für den Fuss- und Veloverkehr zur Erschliessung der Erholungsgebiete
- Verbesserungsmassnahmen in Absprache mit Interessenvertretern

Massnahmen für die Verkehrsentwicklung



Intermodalität / Öffentlicher Verkehr

- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf
- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld
- Umsetzung Buskonzept 2021



Fuss- und Veloverkehr

- Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen
- Massnahmen Veloverkehrskonzept
- Diverse Velonetzerergänzungen



Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

- West-Ost-Verbindungsstrasse inkl. Flankierende Massnahmen
- Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse Schattdorf
- Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Agglomerationspolitik des Bundes	1
1.2	„Raum mit städtischem Charakter 2012“	2
2	Organisation und Erarbeitung	4
2.1	Agglomeration Unteres Reusstal	4
2.2	Grundlagen, Methodik und Aufbau	7
2.2.1	Wichtige kantonale Rahmenbedingungen	7
2.2.2	Methodik und Aufbau des Berichts	9
2.3	Erarbeitungsprozess AP URT	11
2.4	Partizipation	12
2.5	Erfüllung Grundanforderungen	13
3	SWOT-Analyse	14
3.1	Analyse des heutigen Zustands	14
3.1.1	Siedlung	14
3.1.2	Landschaft und Umwelt	16
3.1.3	Verkehr	18
3.1.4	Zusammenfassung heutiger Zustand	23
3.2	Entwicklungstrends und Prognosen	25
3.2.1	Nationale und regionale Trends	25
3.2.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose	27
3.2.3	Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft	30
3.2.4	Auswirkungen im Verkehr	30
3.3	Zusammenfassung Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken	33
4	Zukunftsbild und Ziele	37
4.1	Profilierung als eigenständiger Raum	37
4.2	Zukunftsbild	39
4.3	Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung	42
4.4	Zielsetzungen der Landschaftsentwicklung	42
4.5	Zielsetzungen der Verkehrsentwicklung	43
4.6	Zielsetzungen zur Zusammenarbeit	44
4.7	Ziele nach MOCA-Indikatoren	44
5	Handlungsbedarf	46
6	Teilstrategien	48
6.1	Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung	48
6.2	Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	53
6.3	Teilstrategien für die Verkehrsentwicklung	55
6.4	Teilstrategie zur Zusammenarbeit	57
7	Massnahmen	58

7.1	Massnahmen für die Siedlungsentwicklung	60
7.2	Massnahmen für die Landschaftsentwicklung	61
7.3	Massnahmen für die Verkehrsentwicklung	63
7.3.1	Übergeordnete Verkehrsmassnahmen	63
7.3.2	Intermodalität.....	63
7.3.3	Öffentlicher Verkehr	64
7.3.4	Fuss- und Veloverkehr.....	66
7.3.5	Motorisierter Individualverkehr.....	69
7.3.6	Massnahmen Gesamtverkehr	72
7.4	Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit	73
7.5	Wirkung der Massnahmen.....	74
8	Umsetzung	80
8.1	Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben.....	80
8.2	Finanzielle Tragbarkeit.....	80
8.3	Umsetzungskontrolle.....	81
9	Grundlagen	83
	Anhang.....	86
A1	Zukunftsbild	
A2	Teilstrategiekarten	
A3	Tabellarische Übersicht SWOT-Analyse – Teilstrategien	

Massnahmenbericht

- Tabellarische Massnahmenübersicht
- Massnahmenkarten
- Massnahmenblätter

Ergänzende Beilagen

- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT): Analyse der heutigen Situation. Beilagenbericht. Ecoplan 4. August 2016.
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) - Mitwirkungsbericht: Auswertung der Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri, 4. August 2016.
- Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Amt für Tiefbau Kanton Uri, 2016.
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
AFJ	Amt für Forst und Jagd Kanton Uri
AfT	Amt für Tiefbau Kanton Uri
AfU	Amt für Umweltschutz Kanton Uri
ALA	Amt für Landwirtschaft Kanton Uri
AP URT	Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal
ARE	Amt für Raumentwicklung Kanton Uri
AWöV	Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr Kanton Uri
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GA	Grundanforderungen
IGW	Immissionsgrenzwert
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
KRP	Kantonaler Richtplan
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21), Stand am 1. Januar 2016
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REUR	Raumentwicklung Unteres Reusstal
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (SR 700)
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SWOT	SWOT – Analyse: Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken - Analyse
VE	Verkehrsintensive Einrichtungen
WK	Wirkungskriterium
WOV	West-Ost-Verbindung

1 Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Planungsinstrument
Agglomerationsprogramm

Im Rahmen des nationalen Programms Agglomerationsverkehr sind die Agglomerationsprogramme ein wichtiges, langfristiges Planungsinstrument, welches periodisch aktualisiert wird. Ziel ist die koordinierte Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen, um die Herausforderungen nachhaltig zu meistern. Im Wesentlichen enthalten die Agglomerationsprogramme (AP) inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung, zur Aufwertung der Landschaft sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr in einer Agglomeration.

Vorgaben für
Agglomerationsprogramme

Die AP werden periodisch erneuert und weiterentwickelt und befinden sich schweizweit mittlerweile in der 3. Generation. Zur Ausarbeitung der AP hat der Bund für jede Generation eine Weisung¹⁾ erarbeitet, worin die Grundanforderungen (GA) an die AP beschrieben sind (Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, Kosten- und Wirkungsabschätzung sowie Umsetzung und Controlling).

Wirksamkeitsbeurteilung

Die Beurteilung der Wirksamkeit des AP anhand der vier Wirkungskriterien (WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert; WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern; WK3: Verkehrssicherheit erhöhen; WK4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern) in Bezug auf die Gesamtkosten des AP bestimmt den Beitragssatz des Bundes an die Verkehrsinfrastrukturen. Bei der Wirkung werden auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr berücksichtigt. Ebenso werden die Massnahmen selbst beurteilt, und zwar in Bezug auf ihre Mitfinanzierbarkeit, die Relevanz für die Agglomeration und das AP, den Reifegrad der Massnahme, das Kosten/Nutzen-Verhältnis (Wirksamkeit im Verhältnis zu den Gesamtkosten) und die Bau- und Finanzreife.

Beitragsberechtigung

Mit der Verordnung zur Verwendung der Mineralölsteuer (MinVV²⁾) und der Agglomerationsdefinition 2000 bestimmt der Bund, welche Agglomerationen vom Programm Agglomerationsverkehr profitieren können. In den

1) Bundesamt für Raumentwicklung (2015). Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Version vom 16. Februar 2015. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

2) MinVV: Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (SR 725.116.21), Stand am 1. Januar 2016

beiden vergangenen Generationen hat das Untere Reusstal nicht dazu gehört.

Finanzierung im Rahmen des
NAF noch nicht gesichert

Der Umsetzungsprozess der Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation und die Beurteilung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation durch den Bund sind von Rahmenbedingungen abhängig, welche sich auch nach Eingabe der Agglomerationsprogramme der 3. Generation verändern können. Die wichtigste dieser Rahmenbedingungen betrifft die Frage der zukünftigen Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund. Zur Zeit wird davon ausgegangen, dass die in der politischen Diskussion stehende Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bestenfalls zum Zeitpunkt der Prüfung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, spätestens aber zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses über die Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation in Kraft sein wird.

Agglomerationen
tragen Risiko

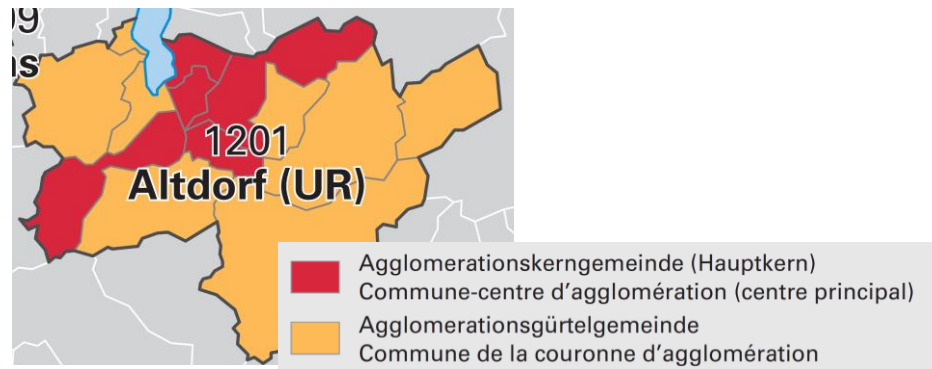
Die Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen erfolgt somit in einer Zeit, in der die Mitfinanzierung nicht gesichert ist und damit auf eigenes Risiko. Damit gewinnt der Nutzen der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms an Bedeutung – zu nennen sind insbesondere die Nutzen einer kohärenten Planung von Siedlung und Verkehr und die Nutzen einer Gemeinde-, Kantons-, teilweise sogar Landesgrenzen überschreitenden Zusammenarbeit.

1.2 „Raum mit städtischem Charakter 2012“

Im Jahr 2014 hat das Bundesamt für Statistik (BFS) die Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien neu definiert³⁾. Die neue Definition des Raums mit städtischem Charakter weist gegenüber der Agglomerationsdefinition 2000 vier neue Agglomerationen aus, darunter auch Altdorf (Abbildung 1). Hauptkern der Agglomeration gemäss BFS bilden die Kerngemeinden Altdorf, Flüelen, Attinghausen, Bürglen und Schattdorf. Ergänzt werden diese durch die Agglomerationsgürtelgemeinden Bauen, Erstfeld, Isenthal, Seedorf, Silenen, Spiringen und Unterschächen, welche durch einen hohen Pendleranteil mit dem Agglomerationskern verbunden sind.

3) BFS (2014): Raum mit städtischem Charakter 2012. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Abbildung 1: Agglomeration
Altdorf gemäss BFS (2014)



Mitfinanzierung im Unteren
Reusstal möglich

Die aktuelle Weisung hält in Kapitel 3.2.1 zum Perimeter des Agglomerationsprogramms fest, dass die MinVV auch für die 3. Generation verbindlich ist. Gemäss Abklärungen des Kantons Uri mit dem Bundesamt für Raumentwicklung im Frühjahr 2015 bleibt es dem Kanton Uri aber „unbenommen, ein Agglomerationsprogramm nach den Vorgaben der Weisung vom 16.2.2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation einzureichen (...)“⁴⁾. Damit erhält die Agglomeration Unteres Reusstal (AP URT) die Möglichkeit, von der Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr aus dem Infrastrukturfonds zu profitieren. Bedingung ist die Eingabe eines vollständigen Agglomerationsprogramms per 30.9.2016. Derzeit laufen auf Ebene des Bundes Abklärungen, wie die neue BFS-Definition in die Vorgaben für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme Eingang finden kann.

4) Schreiben des Bundesamtes für Raumentwicklung, datiert vom 30. März 2015

2 Organisation und Erarbeitung

Chancen nutzen Der Regierungsrat des Kantons Uri hat nach einer dreimonatigen Vorabklärungsphase mit Beschluss vom 20. Mai 2015 entschieden, die Chancen der neuen Agglomerationsdefinition zu nutzen und die aktive Gestaltung der Siedlungs- und Verkehrsplanung gemeinsam mit den betroffenen und interessierten Gemeinden im Rahmen des ersten Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal (AP URT) weiter zu verbessern. Der Urner Landrat hat im Juni 2015 den notwendigen Planungskredit gesprochen. Im Juli 2015 wurde mit der inhaltlichen Erarbeitung des ersten Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal begonnen.

Aufbau Bericht Der Aufbau und die Inhalte des Berichtes orientieren sich an der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation (Bundesamt für Raumentwicklung 2015).

Dieses Kapitel beschreibt die Agglomeration Unteres Reusstal und die Organisation zur Erarbeitung des AP URT. Ergänzt wird das Kapitel durch die wichtigsten Grundlagen für die Erarbeitung des AP.

2.1 Agglomeration Unteres Reusstal

Raumcharakteristik Die Agglomeration Unteres Reusstal liegt südlich des Urnersees an der Transitachse Basel – Chiasso. Der Siedlungsraum im Talboden ist durch die westlich und östlich steil ansteigenden Talflanken eng begrenzt und misst an der breitesten Stelle (Bürglen-Attinghausen) nur rund fünf Kilometer (Abbildung 2). An den Talflanken befinden sich kleinere oder grössere Streusiedlungen und Weiler. Längs durchschnitten wird das Tal durch die Reuss, die Nationalstrasse A2, die SBB-Stammlinie sowie Hochspannungslleitungen. Der Schächenbach durchquert das Tal an der breitesten Stelle von Ost nach West. Ausgedehnte Waldgebiete ab einer Höhe von etwa 500 m ü. M. oder steile Felswände grenzen den Siedlungsraum der Agglomeration ab. Der Gotthardpass als direktester Alpenübergang hat die Geschichte der Gemeinden im Unteren Reusstal geprägt. Entsprechend bieten sie historische Verkehrswege und schützenswerte Bauten und Ortsbilder von nationaler Bedeutung, die sie auch für den Tourismus attraktiv machen.

Abweichender Perimeter für Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal Der Perimeter des AP muss nicht zwingend alle Kern- und Gürtelgemeinden der Agglomerationsdefinition gemäss BFS (2014) umfassen, sondern soll die Agglomerationsgrenzen sinnvoll auf die zentralen Herausforderungen in den Themen Siedlung und Verkehr abstimmen. Das vorliegende AP URT fokussiert sich demnach primär auf den Talboden und umfasst nicht alle vom BFS vorgeschlagenen Gemeinden.

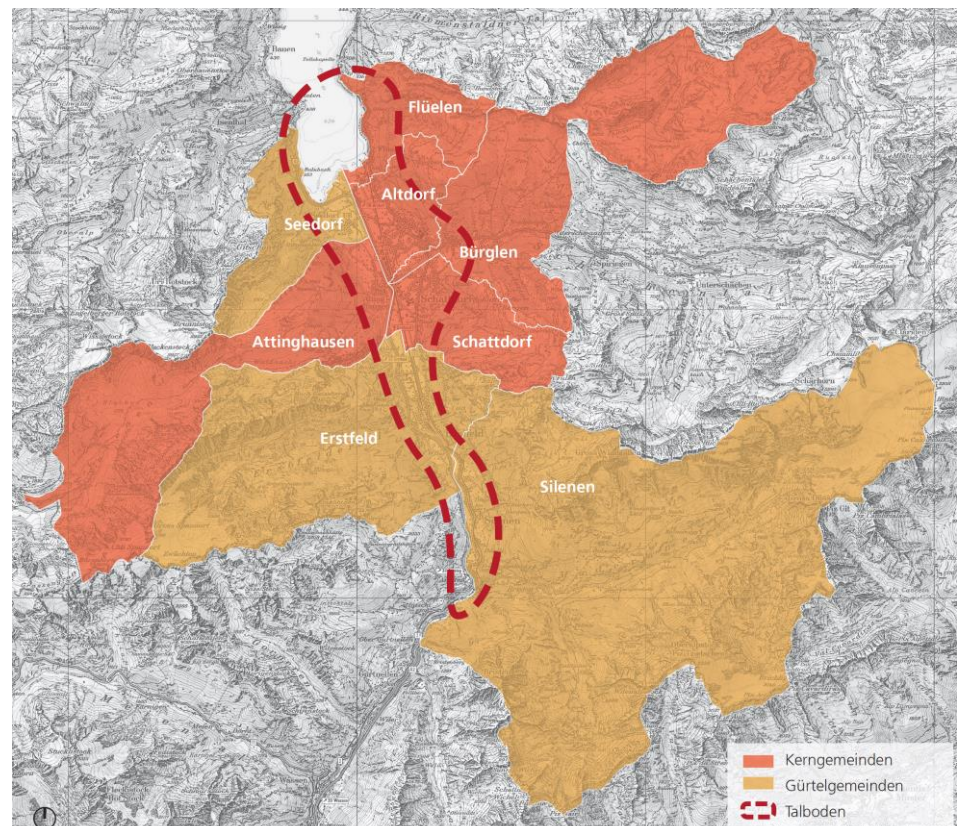
Fokus auf Talboden Die vom BFS gemäss Abbildung 1 bezeichneten Agglomerationsgemeinden sind flächenmässig teilweise sehr gross und ziehen sich bis weit in die Hän-

ge resp. in die Berge hinauf. Der Oberalpstock als höchster Punkt ist 3'328 m ü. M. hoch und liegt in der Gemeinde Silenen. Die hoch über der Reuss ebene gelegenen Siedlungen wie beispielsweise der Ortsteil Bristen in der Gemeinde Silenen oder das Gebiet Haldi in Schattdorf sind vorwiegend landwirtschaftlich geprägt. Die dichten und städtischen oder städtisch geprägten Siedlungsflächen und damit auch die Verkehrsnetze konzentrieren sich auf dem räumlich relativ eng begrenzten Talboden bis auf eine Höhenlage von rund 500 m ü. M..

Begründung für
abweichenden Perimeter

Die fünf Kerngemeinden sind im nördlichen Talboden funktional und räumlich eng miteinander verwoben und bilden den Agglomerationskern. Die verkehrlichen Beziehungen zu den Gürtelgemeinden sind unterschiedlich intensiv. Aufgrund ihrer Lage an den nationalen Verkehrsachsen im südlichen Talboden sind die Gürtelgemeinden Erstfeld und Silenen verkehrlich und funktional stark mit dem Agglomerationskern verbunden. Auch die Gürtelgemeinde Seedorf ist aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Altdorf und Flüelen eng mit dem Agglomerationskern verwoben. Die kleineren und weiter entfernt liegenden Gürtelgemeinden Bauen, Isenthal, Spiringen und Unterschächen sind für das Verkehrsgeschehen im Unteren Reusstal hingegen von geringerer Bedeutung. Sie haben eine vergleichsweise tiefe Bevölkerungszahl und wenig Arbeitsplätze und generieren damit weniger Verkehr als die anderen Gürtelgemeinden. Dadurch, dass ihre Siedlungsgebiete nicht direkt an den Hauptsiedlungsraum im Talboden angrenzen, ist auch der funktionale Bezug weniger eng. Sie werden im AP URT daher nicht behandelt.

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



Folgende Gemeinden bilden also den Perimeter des AP URT (Abbildung 2):

- Flüelen
- Altdorf (Kernstadt)
- Schattdorf
- Bürglen
- Seedorf
- Attinghausen
- Erstfeld
- Silenen

Abstimmung Perimeter
mit Gemeinden

Dieser Perimeter wurde mit politischen Vertretern und Fachpersonen aller Gemeinden des BFS-Perimeters im Frühling 2015 abgestimmt. Die Gemeinden sind mit der Abgrenzung des AP URT einverstanden. Sie entspricht auch dem Gebiet der bereits vorliegenden gemeindeübergreifenden Planungen (Kapitel 2.2.1).

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

Aus den oben genannten Gründen fokussiert sich das AP URT auf den Talboden des Unteren Reusstals. Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken, Ziele, Teilstrategien und Massnahmen zu den Themen Siedlung und Verkehr beschränken sich primär auf diesen Raum. In den statistischen Analysen in Kapitel 3.1 sind die entlegenen Gebiete der AP-Gemeinden Bürglen, Silenen, Erstfeld, Attinghausen und Seedorf aber enthalten, da sich die entsprechenden Grundlagen räumlich nur schwer weiter differenzieren lassen. Für die Landschaft sind die Lagen oberhalb des Talbodens aber natürlich von grosser Bedeutung und werden im AP URT behandelt.

Abbildung 3: Luftaufnahme von
Erstfeld Richtung Norden



2.2 Grundlagen, Methodik und Aufbau

2.2.1 Wichtige kantonale Rahmenbedingungen

Eine ausführliche Auflistung aller verwendeten Planungsgrundlagen ist im Grundlagen- und Literaturverzeichnis (Kapitel 9) enthalten. Die wichtigsten kantonalen Rahmenbedingungen, welche im AP zu berücksichtigen sind, bilden der revidierte kantonale Richtplan (KRP) und das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK) aus dem Jahr 2009.

Kantonaler Richtplan (KRP)

Der teilrevidierte KRP wurde am 31. August 2016 zuhanden der Genehmigung durch den Bund verabschiedet. Mit der Teilrevision wurde der KRP an die geänderten übergeordneten Rahmenbedingungen – insbesondere an das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) – angepasst. Der KRP macht verschiedene Vorgaben zur haushälterischen Bodennutzung. Er enthält ein konkretisiertes Raumkonzept, detaillierte Einzonungskriterien sowie Verpflichtungen für die Reduktion überdimensionierter Bauzonen zur Unterstützung einer qualitativvollen Siedlungsentwicklung nach innen sowie für die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr im Kanton Uri (Exkurs in Kapitel 6.1).

Übereinstimmung
KRP – AP URT

Der Perimeter des AP URT entspricht dem im KRP bezeichneten Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal sowie Teilen des Tourismusentwicklungsraums Vierwaldstättersee. Er umfasst damit die als Hauptzentrum bezeichnete Gemeinde Altdorf sowie das Regionalzentrum Erstfeld. Daneben liegen auch die sogenannten zentrumsnahen Gemeinden Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Schattdorf, Bürglen und die ländliche Gemeinde Silenen im Perimeter des AP URT. Dieser wird im KRP als „funktionaler Raum Agglomeration Unteres Reusstal“ bezeichnet⁵⁾.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK)

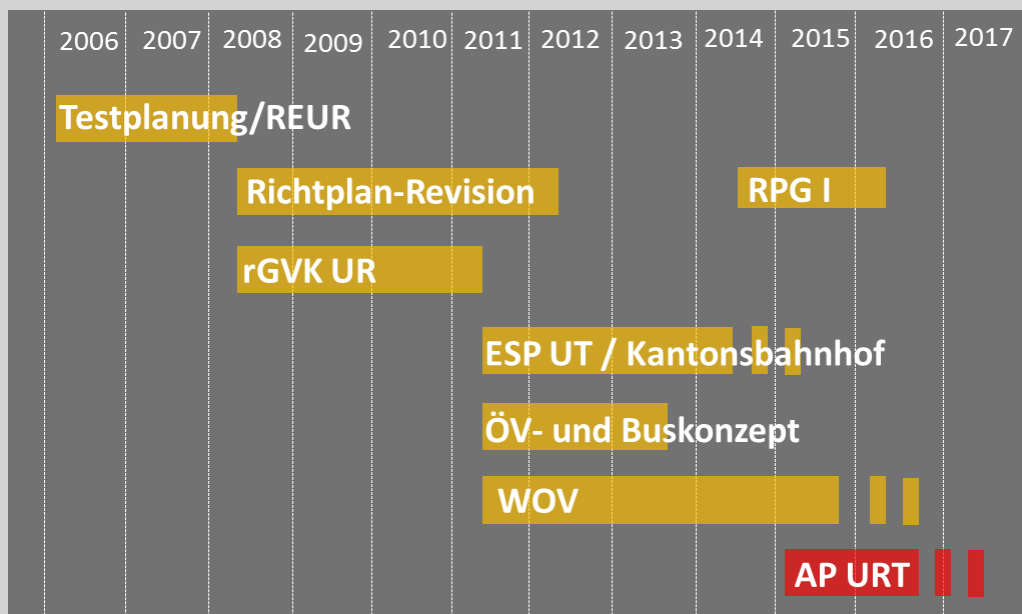
Im rGVK wurde in den Jahren 2008 bis 2010 untersucht, welche Verkehrsprobleme von überkommunaler Bedeutung bestehen, welche Auswirkungen diese haben und wie sie sich in Zukunft entwickeln. Das rGVK diente zur Lösungsfindung der Verkehrsprobleme für Fuss- und Veloverkehr, ÖV und MIV mit dem Ziel, dass jedes der vier Verkehrsmittel seine wesentlichen Aufgaben möglichst gut erfüllen kann. Initialzündung und Grundlage für die Erarbeitung des rGVK war die Testplanung Unteres Reusstal (REUR). Mit dieser startete im Unteren Reusstal bereits im Jahr 2006 die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit mit dem Ziel, die Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsentwicklung zu verbessern.

5) Kantonaler Richtplan Uri (2016), Kapitel 3, Raumkonzept

Exkurs: Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR)

Die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Raumentwicklung im Unteren Reusstal veranlassten den Regierungsrat des Kantons Uri bereits im Jahr 2006 zu einer breit angelegten gemeindeübergreifenden Testplanung. Die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Linienführung der NEAT und auch die Herausforderungen des Hochwasserschutzes hatten die Raumentwicklung während mehreren Jahren gehemmt und verzögert. Mit der Testplanung sollte die zukünftige Raumentwicklung proaktiv angegangen werden. Vier Teams wurden damit beauftragt, Vorschläge zur kurz- mittel- und langfristigen wünschbaren und möglichen Raumentwicklung des Unteren Reusstals zu erarbeiten.

Abgestützt auf die Ergebnisse der Testplanung beschloss der Regierungsrat im Februar 2007, die weiteren Arbeiten zur Raumentwicklung des Unteren Reusstals auf Schwerpunktthemen zu konzentrieren. Ein Steuerungsgremium formulierte darauf unter Einbezug der verschiedenen kantonalen Ämter, der Gemeinden und diverser Fachexperten eine Synthese und ein Aktionsprogramm zur Raumentwicklung im Unteren Reusstal (REUR). Diese bildeten die Grundlage für die anschliessende Anpassung des KRP, die Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) Unteres Reusstal, das Buskonzept und weiteres (nachfolgende Abbildung).



Die Testplanung und die anschliessende Bearbeitung der Schwerpunktthemen zeigten unter anderem auf, dass die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der räumlichen Entwicklung nur gemeinsam angegangen werden können. REUR leistete einen wichtigen Beitrag zur Deblockierung der Raumentwicklung, indem das Untere Reusstal als ganzheitlicher Raum betrachtet wurde und strategische Eckwerte, Aufgaben sowie Massnahmen aus einer regionalen, gemeindeübergreifenden Perspektive untersucht wurden. Darüber hinaus wurden im Rahmen von REUR bedeutende strategische Aussagen gemacht. So wurde zum Beispiel erkannt, dass der geeignetste Standort für den zukünftigen Kantonalbahnhof der heutige Bahnhof Altdorf ist. Weiter entstand im Rahmen von REUR die Idee einer neuen West-Ost-Verbindungsstrasse zur Entlastung der Ortsdurchfahrten oder die Entwicklungsschwerpunkte mit differenziertem Standortprofil.

2.2.2 Methodik und Aufbau des Berichts

Die Methodik und der Aufbau des AP URT sind in Abbildung 4 dargestellt:

Abbildung 4: Methodik und Aufbau des AP URT



Kapitel 3: SWOT-Analyse Der heutige Zustand der Agglomeration bezüglich Siedlung, Landschaft und Verkehr wird in Kapitel 3 analysiert. Vergangene Entwicklungen und Trendprognosen werden als Grundlagen für die Darstellung der Chancen und Risiken des Wachstums von Siedlung und Verkehr für die Agglomeration verwendet.

Kapitel 4: Ziele und Zukunftsbild In Kapitel 4 wird das Zukunftsbild für das Jahr 2040 erläutert und mit konkreten Zielsetzungen fassbar gemacht. Die Agglomeration URT wird zudem in den Kontext des Raumkonzepts Schweiz und der übergeordneten kantonalen Planungen gestellt.

Kapitel 5: Handlungsbedarf Die Differenz zwischen der heutigen Agglomeration mit der erwarteten Entwicklung (Kapitel 3 SWOT-Analyse) und den gesetzten Zielen (Kapitel 4) ergibt den Handlungsbedarf. In Kapitel 5 wird dementsprechend die Frage beantwortet, wo die Agglomeration ansetzen muss, um den Zielzustand erreichen zu können.

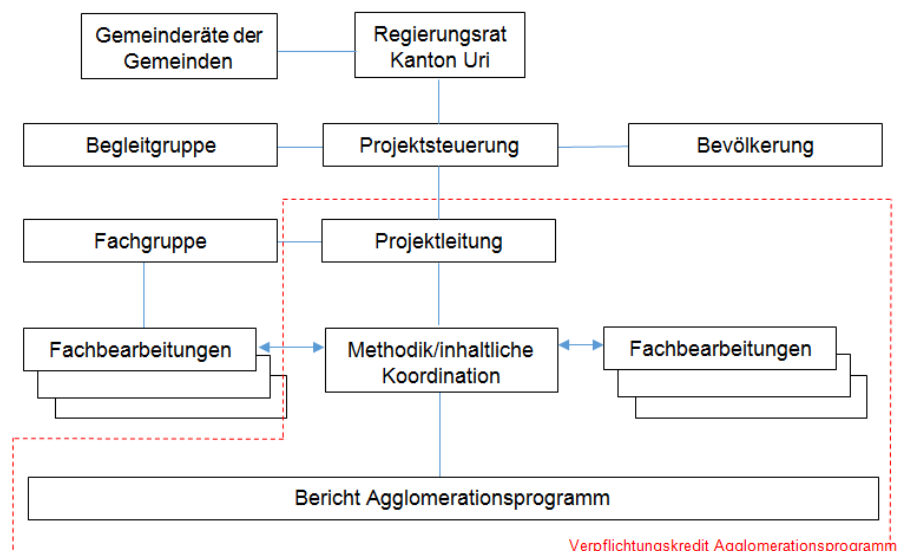
Kapitel 6: Teilstrategien Die Teilstrategien in Kapitel 6 zeigen auf, was die Agglomeration auf strategischer Ebene tut, um die Ziele zu erreichen. Für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung wurden Teilstrategien formuliert – er-

	gänzt durch eine Teilstrategie zur Zusammenarbeit in der Agglomeration – die darlegen, wie dem identifizierten Handlungsbedarf begegnet wird.
Kapitel 7: Massnahmen	Die in Kapitel 7 beschriebenen Massnahmen für Siedlung, Landschaft und Verkehr tragen unmittelbar zur Erreichung der Ziele und des Zukunftsbilds bei. Die Basis dafür bilden die Teilstrategien. Alle Massnahmen sind nach Dringlichkeit priorisiert, auf ihre Zweckmässigkeit überprüft, die wichtigsten Meilensteine für die Umsetzung definiert und die Verantwortlichkeiten geklärt. Die Gesamtwirkung der Massnahmen im Hinblick auf die vom Bund definierten Wirkungskriterien wird kritisch gewürdigt.
Kapitel 8: Umsetzung	Abschliessend wird in Kapitel 8 aufgezeigt, wie das AP URT umgesetzt werden soll. Der Fokus dabei liegt auf der Organisation und dem Nachweis der finanziellen Tragbarkeit für die Massnahmenträger.
Exkurse zu wichtigen Grundlagen	Wichtige Planungsgrundlagen werden im Sinne von kurzen Exkursen in grauen Kästen zusammengefasst, namentlich die Testplanung REUR (Kapitel 2.2.1), die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung, die Grundsätze des KRP (Kapitel 6.1), sowie die Grundlagen zu wichtigen Massnahmen (Kapitel 7).
Anhang	Folgende Bestandteile des Agglomerationsprogramms finden sich aufgrund der Darstellungsgrösse im Anhang zu diesem Bericht: <ul style="list-style-type: none"> • Zukunftsbild • Teilstrategiekarten • Tabellarische Übersicht Ist-Analyse – Teilstrategien
Massnahmenbericht	Alle massnahmenbezogenen Unterlagen sind in einem Massnahmenbericht zusammengefasst: <ul style="list-style-type: none"> • Tabellarische Massnahmenübersicht • Massnahmenkarten • Massnahmenblätter
Ergänzende Beilagen	Über den Anhang hinaus gibt es weitere relevante Grundlagen, welche als separate Dokumente zusammen mit dem vorliegenden AP URT eingereicht werden: <ul style="list-style-type: none"> • Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal AP URT: Analyse der heutigen Situation. Bericht. Ecoplan 4. August 2016 • Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) - Mitwirkungsbericht: Auswertung der Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri, 4. August 2016. • Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Amt für Tiefbau Kanton Uri, 2016. • Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.

2.3 Erarbeitungsprozess AP URT

- Trägerschaft** Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft der Agglomeration URT. Der Regierungsrat beschliesst zusammen mit den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden das AP URT. Die Trägerschaft ist gemäss Art. 23 MinVV zuständig für die Planung und Umsetzung der AP und gewährleistet die Verbindlichkeit des AP und sorgt für dessen koordinierte Umsetzung.
- Projektsteuerung** Auf strategischer Ebene wird das AP URT von der Projektsteuerung geführt. Sie besteht aus drei Delegierten des Regierungsrates. Die Aufgaben der Projektsteuerung beinhalten die Festlegung der strategischen Ausrichtung des AP URT, die Vertretung des Projekts bei den anderen Projektbeteiligten und die Pflege des Kontakts nach Aussen inklusive Kommunikation.
- Begleitgruppe** Die Begleitgruppe, bestehend den Gemeindepräsidenten und den Amtschefs des Kantons (Amt für Raumentwicklung – ARE, Amt für Tiefbau – AfT, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr – AWöV, Amt für Umweltschutz – AfU, Amt für Forst und Jagd – AFJ und Amt für Landwirtschaft – ALA) stimmte in mehreren Sitzungen die Interessen aller Beteiligten untereinander ab.
- Fachgruppe** In der Fachgruppe sind mehrere Fachpersonen je Gemeinde und Amt vertreten und brachten ihr Knowhow, Anliegen und Massnahmen ein. In drei Workshops und schriftlichen Koreferatsrunden wurde sichergestellt, dass die fachlichen Interessen der Gemeinden und Fachämter bei allen Elementen des AP URT berücksichtigt werden.
- Federführung und Projektleitung** Die Federführung für die Erarbeitung des ersten AP URT lag aufgrund der thematischen Nähe zur Richtplanung in der Justizdirektion des Kantons Uri. Diese ist in der Projektleitung durch den Kantonsplaner als Gesamtleiter des AP URT vertreten. Die Projektleitung ist Ansprechstelle für das ARE, die Projektsteuerung, die Gemeinden und die Ämter. Weiter betreut sie die Projektmethodik und -bearbeitung und übernimmt die inhaltliche und organisatorische Koordination.

Abbildung 5:
Organisation AP URT



2.4 Partizipation

Die Partizipation wird auf allen Stufen sichergestellt, wie im folgenden Kapitel dargestellt ist.

Kanton Uri Die Justizdirektion trägt die Projektleitung für das AP. Die kantonalen Ämter (ARE, AWöV, AfT, AfU, AFJ, ALA) wirkten an der Erarbeitung der Massnahmen und des Berichts mit und sind teilweise für die Umsetzung der Massnahmen zuständig (Kapitel 2.3). Die Massnahmen wurden mit den kantonalen Ämtern in mehreren Besprechungen ausgearbeitet. In der Vernehmlassungsphase wurden der Gesamtregerungsrat und die Ämter miteinbezogen.

Der Regierungsrat hat das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 3. Generation am 13. September 2016 genehmigt.

Gemeinden Die Gemeinden, vertreten durch die Gemeindepräsidenten und Mitarbeitenden der kommunalen Bauämter, sind in die Erarbeitung des Berichts und der Massnahmen einbezogen worden (Kapitel 2.3). Für die Umsetzung der Massnahmen spielen die Gemeinden eine wichtige Rolle, über welche sie sich bewusst sind. Die Gemeinden wurden zusätzlich in der Vernehmlassung um Stellungnahme gebeten.

Alle Gemeinden haben das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 3. Generation (Gemeinderatsbeschlüsse) genehmigt und den Regierungsrat mit der Einreichung beauftragt.

Bevölkerung und
Interessensorganisationen
der Agglomeration

Die Bevölkerung wurde früh mittels Medienmitteilungen und auf der kantonalen Internetseite über die Erarbeitung eines AP informiert. Während der öffentlichen Mitwirkung vom 29. April 2016 bis 08. Juni 2016 wurde am 17. Mai 2016 eine öffentliche Informationsveranstaltung über das AP durchgeführt, bei welcher sich Interessierte aus der Bevölkerung und Interessenorganisationen an verschiedenen Marktständen über Einzelheiten des AP URT informieren konnten. Sämtliche Interessensorganisationen wurden schriftlich eingeladen, an der Veranstaltung teilzunehmen. Gleichzeitig wurden sie zur schriftlichen Vernehmlassung aufgefordert und ihre Rückmeldungen bei der abschliessenden Überarbeitung des AP URT soweit möglich berücksichtigt. Alle Rückmeldungen der Vernehmlassung wurden in einem Mitwirkungsbericht⁶⁾ zusammengefasst. Darin wurde der Umgang mit den Anträgen und Rückmeldungen in Bezug auf das AP URT erläutert und begründet.

⁶⁾ Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal – Mitwirkungsbericht: Auswertung der Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri, 4. August 2016.

2.5 Erfüllung Grundanforderungen

An die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sind vom Bundesamt für Raumentwicklung sechs Grundanforderungen formuliert worden. Diese werden vom AP URT allesamt erfüllt. In Tabelle 1 ist aufgezeigt, in welchen Kapiteln oder Dokumenten die Detailinformationen dazu zu finden sind.

Tabelle 1: Erfüllung der Grundanforderungen

Grundanforderung	Detailinformationen in:
GA1: Partizipation gewährleistet	Kapitel 2.3: Erarbeitungsprozess AP URT Kapitel 2.4: Partizipation Grundanforderung 1 erfüllt.
GA2 Bestimmung einer Trägerschaft	Kapitel 2.3: Erarbeitungsprozess AP URT Grundanforderung 2 erfüllt.
GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf	Kapitel 3: SWOT-Analyse Kapitel 5: Handlungsbedarf Grundanforderung 3 erfüllt.
GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung	Kapitel 4: Zukunftsbild und Ziele Kapitel 5: Handlungsbedarf Kapitel 6: Teilstrategien Kapitel 7: Massnahmen Massnahmenbericht Grundanforderung 4 erfüllt.
GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen	Kapitel 7: Massnahmen Massnahmenbericht Grundanforderung 5 erfüllt.
GA6: Umsetzung und Controlling gesichert	Kapitel 8: Umsetzung Grundanforderung 6 erfüllt.

3 SWOT-Analyse

Identifikation von Stärken und Schwächen des heutigen Zustands sowie Chancen und Risiken der (Trend-)Entwicklung

Die nachfolgende Analyse hat zum Ziel, die zentralen Stärken und Schwächen der Agglomeration Unteres Reusstal zu identifizieren sowie die Folgen der Trendentwicklung ohne Agglomerationsprogramm in Form von Chancen und Risiken abzuschätzen. Die Stärken und Schwächen basieren auf einer vertieften Aufarbeitung des heutigen Zustands der Agglomeration entlang der Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr (Beilagenbericht "Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal – Analyse der heutigen Situation").

3.1 Analyse des heutigen Zustands

3.1.1 Siedlung

Hauptsiedlungsgebiet, regionales Zentrum und ländliche Gemeinde

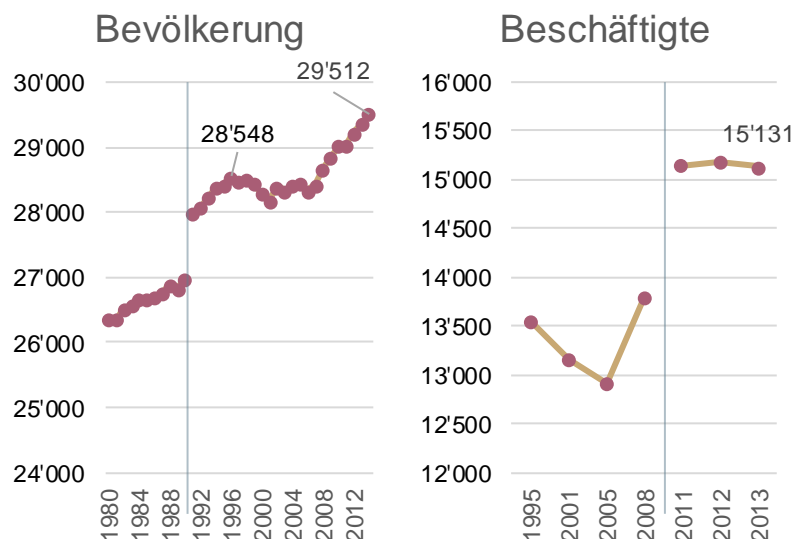
Der Siedlungsraum der Agglomeration wird durch drei Teilgebiete charakterisiert: Die funktional und räumlich stark verwobenen Gemeinden des Hauptsiedlungsgebiets im nördlichen Talboden (Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Flüelen, Schattdorf und Seedorf), das regionale Zentrum Erstfeld und die ländliche Gemeinde Silenen.

Schwerpunkt Bevölkerungsentwicklung im Hauptsiedlungsgebiet

Mehr als 80% der Einwohner und mehr als 85% der Arbeitsplätze im Perimeter befinden sich im Hauptsiedlungsgebiet. Das grösste absolute Bevölkerungswachstum hat seit dem Jahrtausendwechsel in Altdorf, Schattdorf, Flüelen und Seedorf stattgefunden. Die Gemeinden Erstfeld und Silenen stagnierten oder hatten mit einem Rückgang zu kämpfen.

In Abbildung 6 ist die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung dargestellt. Die vertikalen Linien kennzeichnen Brüche in der Methodik zur Erhebung der Kennzahlen.

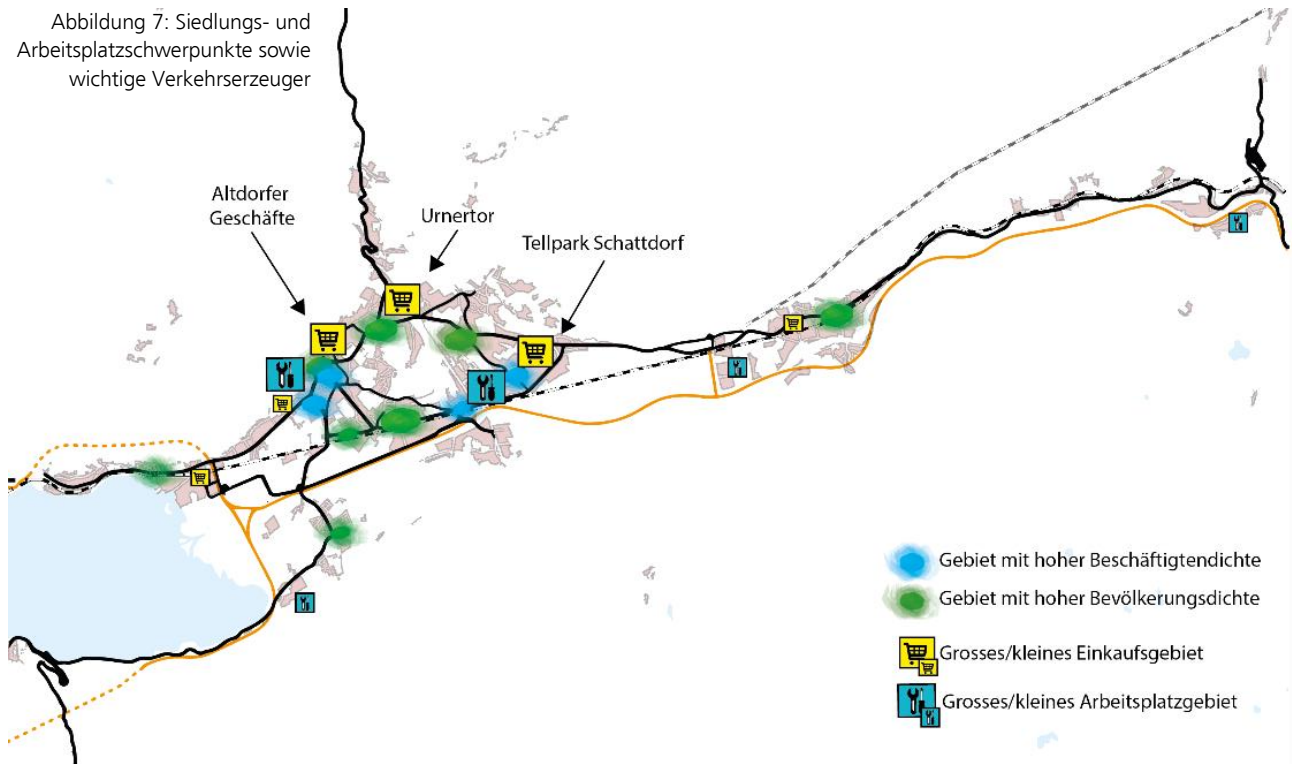
Abbildung 6: Beschäftigten- und Bevölkerungsentwicklung



Bevölkerung wächst stärker als Beschäftigte	Insgesamt ist die Agglomeration seit den 90er Jahren bevölkerungsmässig stark gewachsen (+9.3%). Sie musste zwischen 1995 und 2005 aber einen starken Beschäftigtenrückgang hinnehmen, danach hat sie sich bis 2008 etwas erholt. Seit 2011 ist die Zahl der Arbeitsplätze stabil geblieben.
Grosse Innenentwicklungspotenziale vorhanden	Die höchsten Dichten an Einwohnern und Beschäftigten sind im Ortszentrum von Altdorf, beim Bahnhof Altdorf sowie in Schattdorf zu finden (Abbildung 7). In Altdorf überlagern sich Wohn- und Arbeitsnutzung am stärksten. Die Agglomeration insgesamt weist bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte im Vergleich mit anderen Agglomerationen nach wie vor tiefe Werte aus. Dementsprechend gross ist vielerorts das Potenzial für die Innenverdichtung, sowohl in überbauten als auch in nicht überbauten Bauzonen.
Entwicklungsschwerpunkte (ESP)	<p>Der Kanton hat im KRP verschiedene Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Agglomerationsperimeter festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zentrum Altdorf: ESP Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen• Urner Talboden: ESP Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen• Arbeitsplatzgebiet Schattdorf: ESP Industrie und Gewerbe sowie ESP Verkehrsintensive Einrichtungen• Arbeitsplatzgebiet Erstfeld: ESP Gewerbe• Arbeitsplatzgebiet Amsteg: ESP Gewerbe• Wohnen und Tourismus am See Flüelen: ESP Wohnen, Dienstleistung und Tourismus
Planungsstand ESP unterschiedlich	Die Entwicklungsschwerpunkte weisen einen unterschiedlichen Planungsstand auf und sind in der Umsetzung der Entwicklung unterschiedlich weit fortgeschritten. Eine bedeutende Rolle für die Entwicklung in der Agglomeration kommt insbesondere dem ESP „Urner Talboden“ zu, der an zentraler und gut erschlossener Lage ein grosses Potenzial für Wohnungen und Arbeitsplätze bietet und dessen Planung bereits weit fortgeschritten ist.
Anordnung der Nutzungen im Unteren Reusstal	Die stark verkehrserzeugenden Nutzungen (Verkaufsnutzungen, publikumsintensive Einrichtungen und arbeitsplatzintensive Nutzungen) sind mehr oder weniger weiträumig im Raum verteilt (Abbildung 7). Die grossen Einrichtungen sind vor allem entlang der Gotthardstrasse – der Hauptverkehrsader der Agglomeration – „tröpfchenweise“ aufgereiht. Sie sind ausreichend mit Parkplätzen ausgestattet, die grösstenteils bewirtschaftet sind. Alle Gemeinden mit Ausnahme von Altdorf und Erstfeld sind in der Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen auf die grossen Einkaufsgebiete angewiesen, da sie mit einem Strukturwandel zu kämpfen haben: Immer mehr Läden weichen in die grossen Einkaufsgebiete aus oder müssen schliessen. Im KRP ist festgelegt, dass verkehrsintensive Einrichtungen

(VE) gemäss kantonaler Definition⁷⁾ nur noch im ESP Schattdorf angesiedelt werden dürfen.

Abbildung 7: Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie wichtige Verkehrserzeuger



Siedlungsqualität

Im grössten Teil des Siedlungsgebietes der Agglomeration ist die Siedlungsqualität in Bezug auf Ortsbild, Aussenraumgestaltung und Bausubstanz gut bis sehr gut. Punktuell besteht jedoch in Teilgebieten insbesondere der Gemeinden Altdorf, Erstfeld und Silenen Bedarf nach Aufwertung von Ortsteilen oder baulichen Sanierungen.

3.1.2 Landschaft und Umwelt

Attraktive Landschaft

Dank ihrer Lage bietet die Agglomeration attraktive Landschaften am Urnersee, an den Talflanken und in den Bergen. Die höhergelegenen Teile der Agglomeration sind mit den für den Kanton Uri typischen Seilbahnen oder mit Erschliessungsstrassen erschlossen. Von den Bergstationen führt eine Vielzahl von signalisierten Wanderwegen durch die Natur, so zum Beispiel ins Schächen-, Maderaner- und Fellital (BLN-Gebiet 1603).

Bedeutende Naturschutz- und Erholungsräume

Das Naturschutzgebiet Reussdelta als Teil des BLN-Gebiets „Vierwaldstättersee“ (BLN-Gebiet 1606) zeichnet sich durch seine wiedergewonnene Deltastruktur und die vielen kleinen Bade-, Vogel- und Naturschutzinseln aus. Obwohl im Kernteil geschützt, weisen das Reussdelta und der Urnersee generell für die Naherholung und den Tourismus eine hohe Attraktivität auf und werden vielfältig genutzt (z.B. Weg der Schweiz, Baden, Was-

7) Als VE gelten Einkaufszentren und kombinierte Anlagen mit Freizeit- und Einkaufseinrichtungen, wenn sie: a) über eine Verkaufsfläche von mehr als 5'000 m² verfügen; b) mehr als 300 Parkplätze aufweisen, oder c) an 100 Tagen pro Jahr mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erzeugen.

sersport, Beachvolley). Das letzte verbleibende grössere Waldstück innerhalb des Siedlungsgebiets – der „Schächenwald“ im umzäunten Gelände der RUAG – ist bisher für die Bevölkerung nicht zugänglich. Der Wert dieses Gebiets für Flora und Fauna ist jedoch unbestritten.

Schaffung wertvoller
Lebensräume und Aufwertung
Landschaft

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

Abbildung 8: Umgesetzte
Bachrenaturierung Altdorf



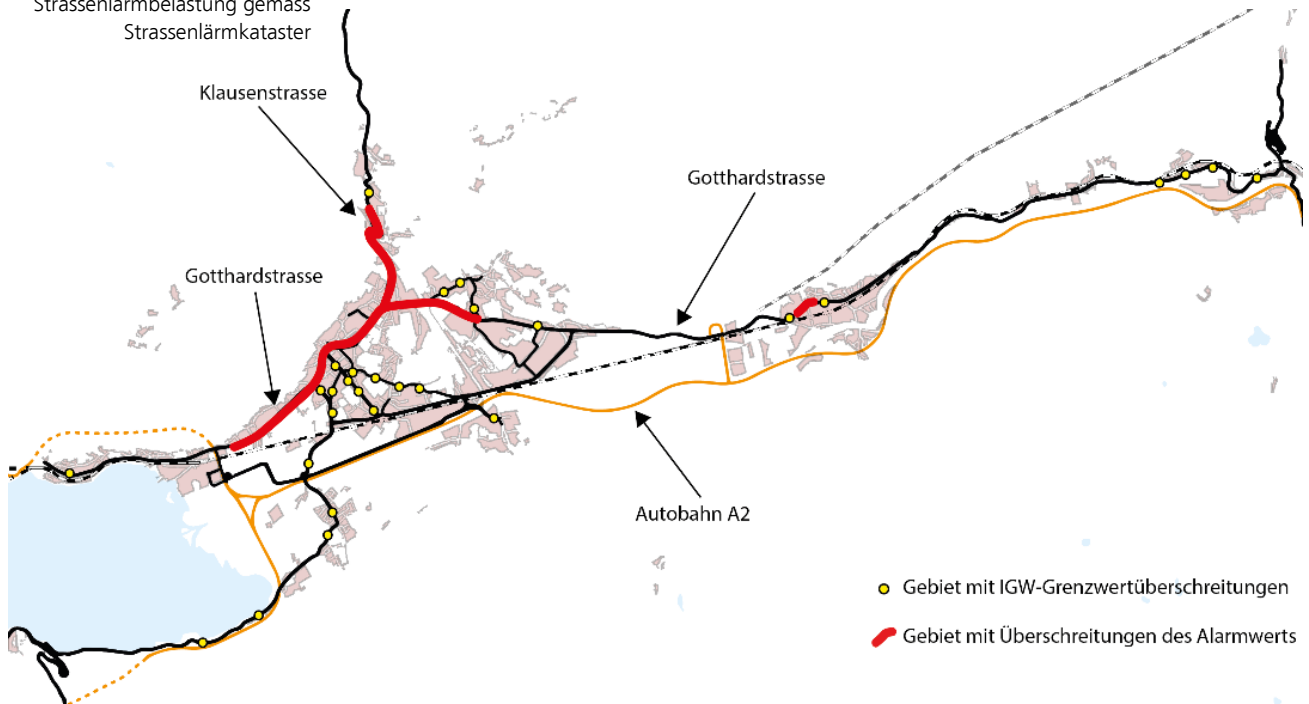
Vernetzung der Räume
ungenügend

Die ökologische Vernetzung der verschiedenen Lebensräume ist, bedingt durch Nationalstrasse, Eisenbahn und Reuss, heute im Hauptsiedlungsgebiet nicht gewährleistet, nur im südlichen Teil der Agglomeration zwischen Amsteg und Erstfeld besteht für Tiere die Möglichkeit, das Tal zu queren.

Hohe Lärm- und
Luftschadstoffbelastung

Die Einwohner und die Umwelt der Agglomeration sind stark mit Lärm und Luftschadstoffen belastet. Der Strassenlärmkataster zeigt, dass die Einwohner entlang der viel befahrenen Kantonsstrassen (Gotthard- und Klausenstrasse) einer Lärmbelastung ausgesetzt sind, die zum Teil über dem Alarmwert liegen (Abbildung 9). Immissionsgrenzwert-Überschreitungen werden auch in den Ortsdurchfahrten von Seedorf, Schattdorf und Silenen sowie in Altdorf entlang der Attinghauser-, Bahnhof- und Spitalstrasse gemessen. Untersuchungen zeigen zudem, dass die Gesamtbelastung der Luft im Talboden hoch ist. Dies dokumentieren auch Messungen zur Stickstoffdioxidbelastung (NO₂) entlang der Kantonsstrasse und insbesondere in den Siedlungsgebieten von Altdorf und Schattdorf.

Abbildung 9:
Strassenlärmbelastung gemäss
Strassenlärmkataster



3.1.3 Verkehr

Hauptverkehrsader
Gotthardstrasse

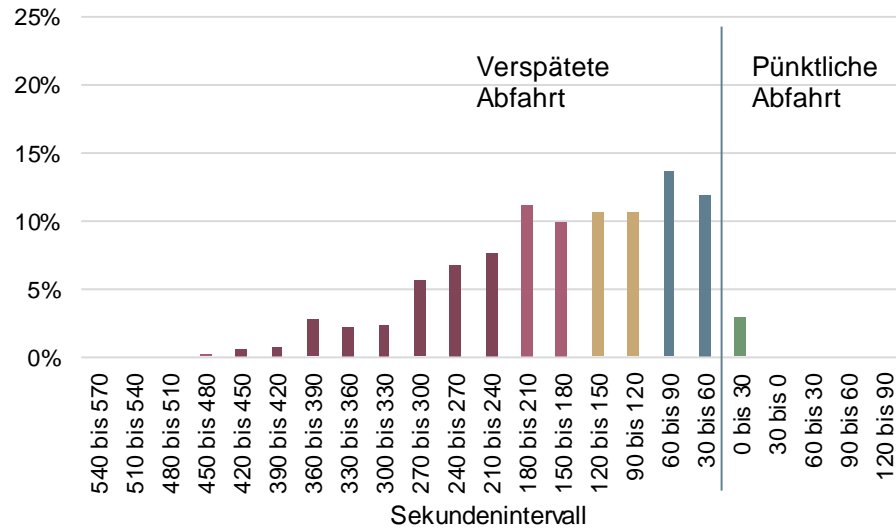
Das Verkehrssystem ist stark durch die Gotthardstrasse (Kantonsstrasse K2) geprägt, die den ganzen Talboden in Nord-Süd-Richtung durchläuft. Mit den ergänzenden Querverbindungen Richtung Schächental (Klausenstrasse) und Isenthal (Seedorferstrasse) sind sämtliche Gemeinden der Agglomeration mit Kantonsstrassen gut erschlossen. Vom Dorfzentrum Altdorf aus lassen sich alle Gemeinden ausserhalb der Spitzenzeiten innerhalb von 15 Minuten erreichen. Die Nationalstrasse A2, welche weitgehend parallel zur Gotthardstrasse verläuft, wird für den Ziel-Quell- und Binnenverkehr der Agglomeration kaum genutzt, da das Hauptsiedlungsgebiet nur am nördlichen Eingang in Flüelen an die Nationalstrasse angeschlossen ist. Die Anschlüsse Erstfeld und Amsteg im Süden haben aufgrund der peripheren Lage eine noch geringere Bedeutung für den Agglomerationsverkehr (Abbildung 12).

Hohes Verkehrsaufkommen
im MIV bringt zur Spitzenstunde
Fahrzeitverluste im
strassengebundenen ÖV

Der grösste Teil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verkehrt zwischen den Gemeinden im Hauptsiedlungsgebiet oder zu den Arbeitsplatzgebieten im Norden (Richtung Schwyz, Zug, Zürich oder Richtung Stans und Luzern). Der Pendlerverkehr führt zusammen mit den anderen Verkehrszwecken (z.B. Einkauf in den Einkaufszentren in Schattdorf oder in den Altdorfer Geschäften) zu Durchgangsverkehr in Altdorf sowie einem generell hohen Verkehrsaufkommen auf der Gotthardstrasse. Durch die bauliche Situation mit engen Kurvenradien und schmalen Strassenabschnitten sowie dem Zusammentreffen verschiedener Funktionen im Dorfkern von Altdorf führt dies regelmässig zu Staus und Fahrzeitverlusten. Diese sind in den Hauptverkehrszeiten sowohl am Morgen, am Mittag als auch

am Abend im ÖV spürbar (Abbildung 10). An schönen Sommerwochenenden kommen noch der touristische Durchgangsverkehr (z.B. über den Klausenpass) sowie der Freizeitverkehr hinzu.

Abbildung 10: Fahrzeitverluste im ÖV zur Spitzenstunde⁸⁾



Verkehrsbelastung

Die Belastbarkeit der Gotthardstrasse ist auf den Abschnitten innerhalb der Ortszentren Altdorf und Schattdorf überschritten oder erreicht. Dies führt in der Wahrnehmung der Bevölkerung zu vermehrtem Umwegverkehr, aber auch zu Ausweichverkehr durch die Quartiere. Die grössten Verkehrsbelastungen auf Kantonsstrassen treten an folgenden Stellen im Strassenetz auf (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV, 2014):

- Schmiedgasse (Gotthardstrasse K2): 14'800 Fz/Tag
- Kollegi-Schattdorf (K2): 12'900 Fz/Tag
- Flüelerstrasse (K2): 10'900 Fz/Tag
- Kollegi-Bürglen (Klausenstrasse H17): 7'900 Fz/Tag

Abbildung 11: Enge Platzverhältnisse und hohes Verkehrsaufkommen beim Telldenkmal in Altdorf.

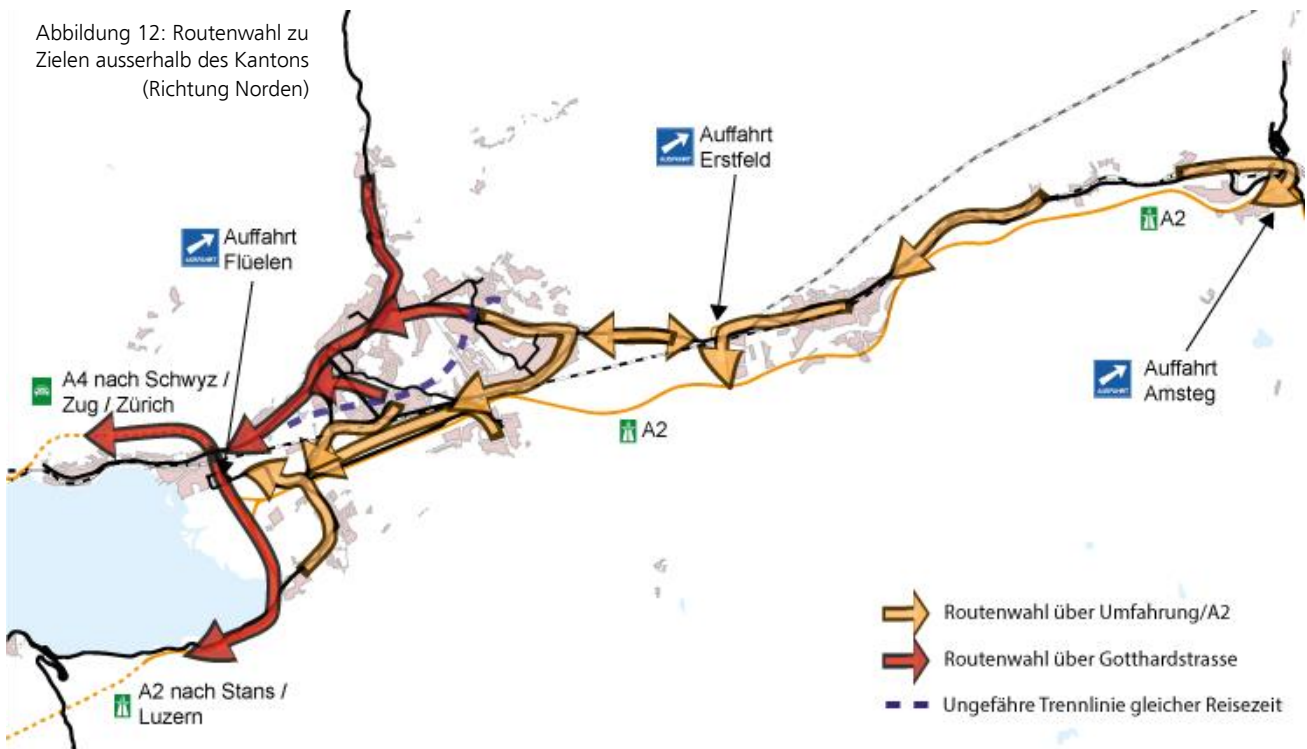


8) Quelle: Fahrplanabweichung an der Haltestelle „Altdorf, Spital“ Richtung Flüelen zu Hauptverkehrszeiten; Auto AG Uri

Pendlerbeziehungen

Die Hauptursachen für die hohe Verkehrsbelastung der Gotthardstrasse sind die vorhandenen Wohnort-Arbeitsort-Beziehungen sowie der Einkaufsverkehr. Eine eigene Auswertung von Steuerdaten hat ergeben, dass sich ein Grossteil der Pendlerbeziehungen zwischen Altdorf und den Gemeinden Schattdorf, Bürglen und Erstfeld abspielt. Zwischen diesen Gemeinden bewegen sich gleich viele Erwerbstätige hin und her, wie zwischen der gesamten Agglomeration und den Arbeitsplätzen ausserhalb des Kantons im Norden. Je rund 45% der erwerbstätigen Einwohner mit Arbeitsort ausserhalb des Kantons gaben für 2015 einen Arbeitsort in Nidwalden, Luzern oder Bern (Nordwesten) bzw. Schwyz, Zug oder Zürich (Nordosten) an. Mit der Bahn muss für diese Destinationen mit einer rund 15 bis 40 Minuten längeren Reisezeit gerechnet werden. Die Nationalstrasse A2 kann für grosse Teile des Hauptsiedlungsgebiets (Altdorf, Schattdorf, Bürglen) weder für den Binnenverkehr noch für die Entlastung vom Quell-Ziel-Verkehr zu häufigen Destinationen im Norden genutzt werden.

Abbildung 12: Routenwahl zu Zielen ausserhalb des Kantons (Richtung Norden)

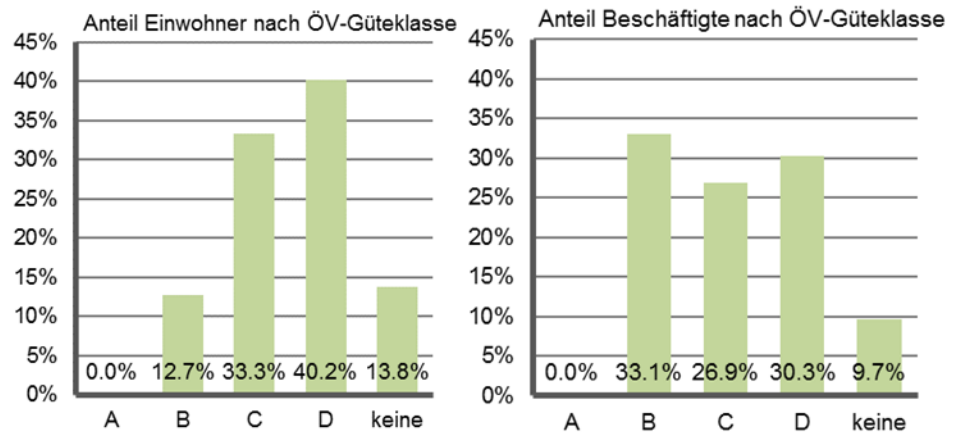


Mittelmässig bis gute ÖV-Erschliessung der Ortszentren

Die ÖV-Erschliessung ist in den Ortszentren des Hauptsiedlungsgebietes gut bis mittelmässig (ÖV-Güteklassen B und C). Eine sehr gute ÖV-Erschliessung (Güteklasse A) wird nirgends erreicht. Gut ist die Erschliessung dank der Überlagerung verschiedener Buslinien auf der Strecke zwischen Altdorf (Telldenkmal) und Bürglen (Urnertor). Nur mittelmässig erschlossen ist demgegenüber das Umfeld der Bahnhöfe Altdorf, Erstfeld und Flüelen. Einzelne Verkehrserzeuger mit vielen Arbeitsplätzen (z.B. Arbeitsplatzgebiet Schattdorf, Lidl Flüelen) oder mit relativ hoher Bevölkerungsdichte (z.B. Steinmatt Altdorf) sind heute nur ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die grössten Einkaufsgebiete (Altdorfer Geschäfte, Urnertor, Telpark) sind hingegen mit eigenen Bushaltestellen er-

schlossen. Die heutigen Anteile aller Einwohner und Beschäftigten in Bezug auf die ÖV-Güteklassen (MOCA-Indikator) sind in der folgenden Abbildung 13 ersichtlich.

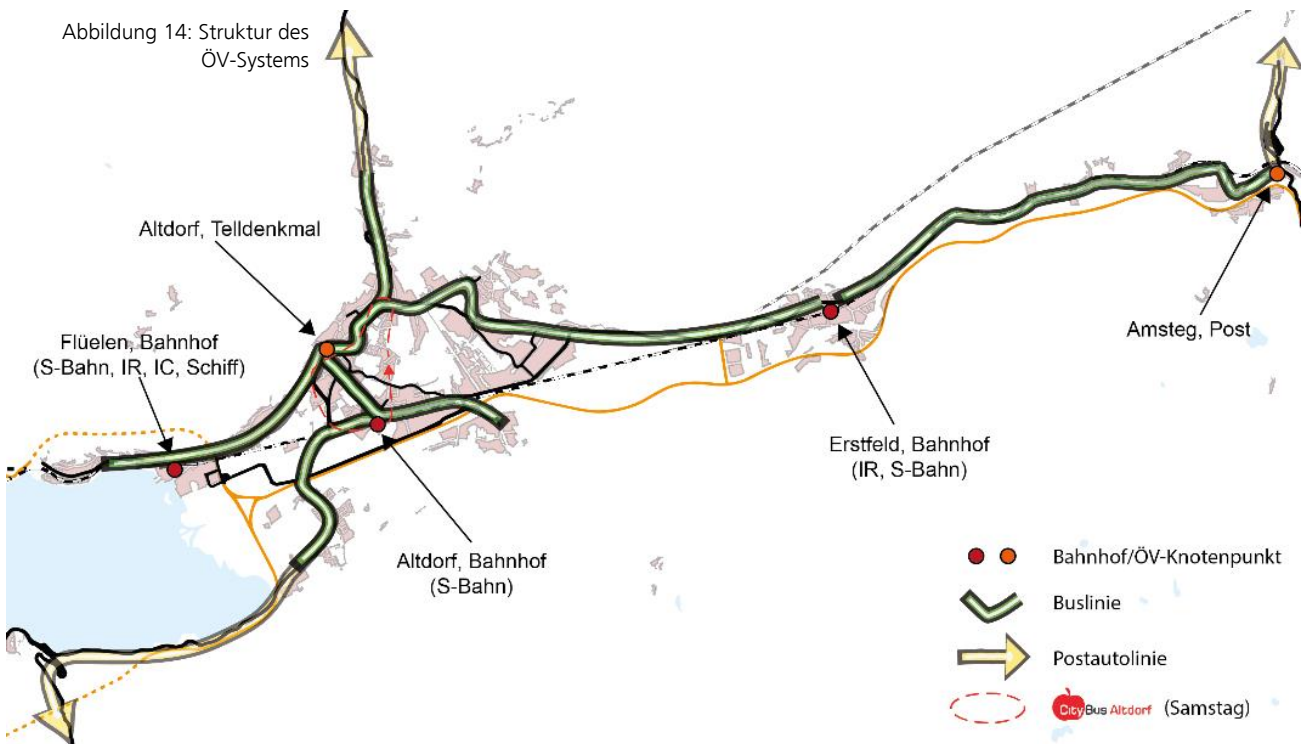
Abbildung 13: Anteil Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (MOCA-Indikator)



Anbindung an Schienenverkehr in Flüelen, Erstfeld und Altdorf

In Erstfeld und Flüelen fährt jede halbe Stunde je Richtung abwechselnd ein Interregio oder eine S-Bahn. Ab Flüelen fährt frühmorgens zudem ein Intercity-Zug nach Zürich. In Altdorf halten die S-Bahnen im Stundentakt. Der schnelle Tellbus verbindet in den Hauptverkehrszeiten das Telldenkmal in Altdorf direkt mit dem Bhf. Luzern. Der Winkelriedbus fährt zwischen Altdorf, Telldenkmal und Stans. Die Seitentäler Isenthal, Schächental und Maderanertal sind per Postauto an Flüelen, Altdorf resp. Amsteg angebunden.

Abbildung 14: Struktur des ÖV-Systems



Alternative und ergänzende Mobilitätsangebote

Alternative und ergänzende Mobilitätsangebote stehen an ausgewählten Orten zur Verfügung (z.B. Car-Sharing Angebote). Die Gemeinden und der Kanton fördern diese Vorhaben und unterstützen eine umweltfreundliche-

re Verkehrsmittelwahl auch mit Massnahmen zur Verkehrsbeschränkung oder mit spezifischen Angeboten (z.B. City-Bus Altdorf am Samstag).

Defizite im Fuss- und Velonetz

Der Talboden zeichnet sich durch kurze Distanzen und eine – bis auf wenige Ausnahmen – flache Topographie aus, so dass er sich für den Fuss- und insbesondere Veloverkehr eignet. Trotz dieser guten Ausgangslage ist heute der Anteil des Veloverkehrs eher gering, was gemäss einer Analyse im Rahmen des rGVK verschiedene Ursachen hat: Einerseits bestehen für verschiedene Wunschlinien noch zu viele Netzlücken (fehlende Velowege und Velostreifen). Andererseits mangelt es an Veloabstellplätzen an den wichtigen Zielorten und zentralen Umsteigepunkten. Zudem müssen sich auf der vielbefahrenen Gotthardstrasse der Fuss- und Veloverkehr, MIV und ÖV den gleichen, teilweise engen Strassenraum teilen. Dies äussert sich zwar nicht direkt in einer erhöhten Unfallzahl, die Sicherheit wird aber subjektiv als mangelhaft wahrgenommen. Für den Fussverkehr liegen ebenfalls Netzlücken vor. Zudem ist die Sicherheit der Schulwege, vor allem bei Überquerung der Gotthardstrasse, teilweise noch verbesserungswürdig.

Modal Split

Die oben beschriebenen Verkehrsangebote und -belastungen haben Einfluss auf den Modal Split der Agglomeration. Es liegen aber keine verlässlichen Zahlen zu den verschiedenen Verkehrsanteilen vor, entweder ist die Stichprobe zu klein oder der Perimeter entspricht nicht dem AP URT. Basierend auf verschiedenen vorhandenen Angaben lässt sich aber auf einen im Vergleich zum ÖV relativ hohen Anteil des MIV schliessen (Tabelle 2). Sind schnelle und häufige ÖV-Verbindungen vorhanden (z.B. Richtung Zug und Zürich), nimmt die Bedeutung des MIV tendenziell ab. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs lässt sich ebenfalls nicht verlässlich abschätzen. Als Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte spielt er heute aber vermutlich eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 2: Vorhandene Angaben zum Modal Split

Kennzahl	Quelle	Perimeter	MIV	ÖV	Fuss-/Velo
MOCA-Indikator: Anteil an der Tagesdistanz am Wohnort (2010, trimodal)*	Bundesamt für Raumentwicklung (2014), Bundesdaten für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 3. Generation	Agglomeration URT	65.4%	35.6%	
Schätzung Personenfahrtenanteil in % (2012, bimodal)	IBV Hüsler (2014), Unteres Reusstal. ESP Urner Talboden. ÖV-Erschliessung und Buskonzept. Schlussbericht Langfassung vom 18. März 2014. Zürich.	Urner Talboden	94.5%	5.5%	-
Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte in % (2013, bimodal)		Kanton Uri	92.5%	7.5%**	-
Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte in % (2013, trimodal)	BFS (2013), Strukturhebung der eidgenössischen Volkszählung 2013: Pendlermobilität. Hauptverkehrsmittel zur Arbeitsstätte.	Kanton Uri	62%	5%**	12%/11% Velo/Fuss
Anteil der Etappen in % (2010, bimodal)		Zentral-schweiz	76.7%	23.3%	-
Anteil der Etappen in % (2010, trimodal)	BFS (2011), Mikrozensus Mobilität 2010	Zentral-schweiz	38.2%	11.6%	6%/42% Velo/Fuss

* Werte nicht verlässlich, zu kleine Stichprobe; 90% Konfidenzintervall zwischen 46.2% und 84.3% für den MIV, ÖV und LV zusammen

** Wert nicht verlässlich, zu kleine Stichprobe

Unfälle im
Agglomerationsperimeter

In der Agglomeration verunfallten im Jahr 2013 54 Personen, welche dabei verletzt oder getötet wurden. Dementsprechend wurden rund 1.8 Personenunfälle pro 1'000 Einwohner registriert (MOCA-Indikator⁹⁾. Dieser Wert beinhaltet aber auch die Unfälle auf der Nationalstrasse, welche einen sehr hohen Durchgangverkehrsanteil aufweist. Von der Agglomeration können die Unfälle auf der Nationalstrasse kaum beeinflusst werden. Dennoch ist die Anzahl der Unfälle im Vergleich zum Durchschnitt aller Agglomerationen (2.6 Personenunfälle pro 1'000 Einwohner) tief.

3.1.4 Zusammenfassung heutiger Zustand

Begrenzung des Siedlungsraums
durch Topografie, Infrastruktur
und Wasserläufe

Die Agglomeration Unteres Reusstal zeichnet sich durch ein abwechslungsreiches Nebeneinander von Siedlungsraum, Kulturland und Natur aus. Im Hauptsiedlungsgebiet ist die Agglomeration geprägt durch die Nähe zwischen Arbeitsplatz, Wohnorten und Einkaufsgebieten. Es ist durch die Einbettung zwischen den zwei Talflanken, die Wasserläufe und die Verkehrsinfrastrukturen relativ eng begrenzt. Die bestehenden Bebauungen bieten aber fast flächendeckend noch Potenziale für eine Verdichtung, vor allem auch an vergleichsweise gut mit ÖV erschlossenen Lagen.

Landschaft hat wichtige Funktion
für die Naherholung

Die reiche Landschaft, beispielsweise das Naturschutzgebiet am Reussdelta und die Talflanken, hat eine wichtige Funktion für die Naherholung der Agglomerationsbevölkerung, aber auch für Gäste aus anderen Teilen der Schweiz. Mit verschiedenen Massnahmen wurde sie in den letzten Jahren aufgewertet und für die Menschen besser zugänglich gemacht.

Defizite bei der
ÖV-Erschliessung

Einige bedeutende Arbeitsplatz- und Wohngebiete weisen Defizite in der Erschliessung mit dem ÖV auf. In Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung im Dorfzentrum von Altdorf und entlang der Gotthardstrasse werden die Busse in Spitzenzeiten vermehrt vom starken Verkehrsaufkommen im MIV behindert. Die Gotthardstrasse als Hauptverkehrsader sowie die Klausenstrasse werden vom Pendlerverkehr (MIV und Velo), vom Verkehr zu den verteilten grossen Einkaufsgebieten und im Sommer auch vom touristischen Durchgangsverkehr intensiv genutzt.

9) Bundesamt für Raumentwicklung (2014): Grundlagedaten 2013 Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

Abbildung 15: Einsteigende
Pendler in den Tellbus beim
Telldenkmal in Altdorf



Verkehrsaufkommen auf
Ortsdurchfahrten führt zu hohen
Luftschadstoff- und
Lärmemissionen im
Siedlungsgebiet

Entlang dieser Strassen ist deshalb eine hohe Lärmbelastung spürbar. Vielerorts sind gar die Alarmwerte überschritten. Zusammen mit dem Transitverkehr auf der Nationalstrasse A2 trägt der Binnenverkehr auch stark zur hohen Luftschadstoffbelastung bei. Gleichzeitig kann die A2 bei der heutigen Anordnung der Anschlüsse nur unzureichend für den Binnenverkehr und für die Aufnahme des Quell-/Zielverkehrs im Hauptsiedlungsgebiet der Agglomeration genutzt werden, was die Bedeutung der Gottardstrasse weiter akzentuiert. Das heutige Strassennetz bietet somit kaum Möglichkeiten zur Entlastung der Dorfkerne im Hauptsiedlungsgebiet. Gleichzeitig behindern die grossen Verkehrsinfrastrukturen die ökologische Vernetzung im Hauptsiedlungsgebiet. Wildtierquerungen sind nur im Raum Silenen möglich.

Verbesserungspotenzial beim
Velo- und Fussverkehr

Die Agglomeration wäre aufgrund der kurzen Distanzen und der weitgehend flachen Topographie bestens für den Veloverkehr geeignet. Trotzdem ist der Anteil des Veloverkehrs heute zu gering, was eine Folge von fehlenden Verbindungen auf verschiedenen Wunschlinien ist. Zudem müssen sich der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr auf verschiedenen Abschnitten den gleichen engen Strassenraum teilen, was insbesondere die subjektive Sicherheit der Velofahrenden beeinträchtigt.

Abbildung 16: Reiche Landschaft für die Naherholung Unteres Reusstal



3.2 Entwicklungstrends und Prognosen

Für die Analyse der Chancen und Risiken in der Agglomeration Unteres Reusstal werden zunächst die wichtigsten Trends identifiziert. Verknüpft mit spezifischen regionalen Entwicklungen wird daraus eine Trendentwicklung für die Bevölkerung und die Beschäftigten abgeleitet, die wiederum als Grundlage für eine Abschätzung der künftigen Verkehrsnachfrage dient. Die durch solche Wachstumseffekte sowie die übergeordneten Trends entstehenden Chancen und Risiken werden danach im Kapitel 3.3 nach Themen geordnet zusammengefasst.

3.2.1 Nationale und regionale Trends

Ausweichstandort am Rand des Metropolitanraums Zürich

Im Raum Zürich-Zug-Schwyz werden die Bauland-Ressourcen immer knapper. Der Kanton Uri könnte für diesen Raum mittelfristig dank seiner guten Lage an der Nord-Süd-Verkehrsachse die Rolle einer „Ausweichdestination“ übernehmen. Seit 2015 ist der Kanton Uri Mitglied in der Standortvermarktungsorganisation „Greater Zurich Area“ und mit dem Kanton Schwyz ist bereits ein Nachbarkanton Mitglied im „Metropolitanraum Zürich“.

Beschlossene nationale Verkehrsvorhaben mit Relevanz für das Untere Reusstal

Im Bereich Verkehr sind folgende nationalen Planungen zu erwähnen:

- Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (2016) und des Ceneri-Basistunnels (nach 2019) sowie dem Ausbau der Nord-Süd-Achse im Schienenverkehr auf einen 4m-Korridor wird die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weiter gefördert. Das Städtetz im Tessin (Bellinzona, Lugano, Locarno, Chiasso) rückt näher zur Deutschschweiz und auch der Raum Mailand ist mit der Bahn besser erreichbar.

- Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bearbeitet unter dem Programm zur Fertigstellung der Nationalstrassen zusammen mit den Kantonen Uri und Schwyz derzeit das Projekt „A4 Neue Axenstrasse“. Hauptziele sind die Verbesserung der Sicherheit und Verfügbarkeit der Verbindung sowie die Entlastung von Sisikon vom Durchgangsverkehr. Ein Kapazitätsausbau steht nicht im Vordergrund, aber der Verkehr soll verflüssigt werden. Die Eröffnung der neuen Axenstrasse ist für 2025 geplant. Das Verkehrsaufkommen am Kreisel Flüelen dürfte sich dadurch erhöhen.
- Das Volk hat dem Bau einer 2. Röhre für den Gotthard-Strassentunnel den Weg geebnet. Dies bringt dem Kanton mittelfristig zusätzliche Beschäftigung an den Tunnelportalen und reduziert die temporäre, sanierungsbedingte Schliessung der wichtigen Verbindung.

Langfristoptionen bei den nationalen Verkehrsinfrastrukturen im Unteren Reusstal

Im Verkehrsbereich sind zusätzlich die folgenden Projekte zu erwähnen, die aber für das AP URT aufgrund ihrer Langfristigkeit keine unmittelbare Bedeutung haben.

- Für die zweite Bauetappe der NEAT zeigt der Bund im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene¹⁰⁾, die Linienführung der Bahngleise im Raum Flüelen auf. Das Seegleis in Flüelen müsste um das Jahr 2030 saniert werden, was nach Eröffnung der NEAT gemäss Sachplan kaum unter Betrieb möglich sein dürfte. Die Sanierung der seeseitigen Axentunnels bzw. des Seegleises ist derzeit im Plangenehmigungsverfahren. Langfristig besteht die Möglichkeit, dass das Dorf Flüelen künftig in einem Axentunnel umfahren und das Stammgleis aufgehoben wird. Der Anschluss an die Neubaustrecke der NEAT und den Kantonalbahnhof Altdorf würde anschliessend im Raum „Reider“ (Variante „Reider ebenerdig schnell“) erfolgen.
- Beim ASTRA ist derzeit auch ein Projekt für die niveaufreie Anbindung der A4 an die Nationalstrasse A2 in Flüelen¹¹⁾ in Untersuchung. Teil des Projektes sind die Aufhebung des Kreisels in Flüelen (der voraussichtlich an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird) und die Verlegung der Kantonsstrasse K2 ans Bahngleis.¹²⁾ Eine genaue Zeitplanung für das Projekt existiert derzeit nicht.

Beide Planungen haben einen sehr langfristigen Horizont, weshalb sie nicht in die Betrachtung der Chancen und Risiken einfließen. Sie sind jedoch im Interesse der Agglomeration und werden bei den Zukunftsvisionen in Kapitel 4 daher behandelt.

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

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

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

Wichtig kantonale und regionale Vorhaben

Im regionalen Kontext spielen kantonale Projekte eine grosse Rolle. Davon sind das Tourismusresort Andermatt mit seinen vielfältigen Wachstums- und Verteilungseffekten sowie der im Zusammenhang mit der NEAT-Eröffnung beschlossene Ausbau des Bahnhofs Altdorf zum neuen Fernverkehrsbahnhof („Kantonalbahnhof“) hervorzuheben. Die Nutzung der damit verbundenen Entwicklungsmöglichkeiten für die Agglomeration Unteres Reusstal ist ein zentrales Anliegen des vorliegenden AP URT und wird in den folgenden Kapitel zu den Zielen, Teilstrategien und Massnahmen ausführlich behandelt.

3.2.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

Bevölkerungsprognose

Gesamtkantonales Bevölkerungswachstum um 8.5% bis 2040

Basierend auf der kantonalen Bevölkerungsprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton mit einer Zunahme der Bevölkerung im Gesamtkanton um 8.5 % auf rund 39'000 Einwohner bis 2040. Im KRP wird zudem die angestrebte Verteilung des Wachstums auf die unterschiedlichen Gemeindetypen im Kanton festgehalten. Das stärkste Wachstum wird im Hauptzentrum Altdorf angestrebt (+6.5%). Im Regionalzentrum Erstfeld dagegen soll das Wachstum mit 5.5% etwas geringer ausfallen. In den übrigen zentrumsnahen Gemeinden Schattdorf, Flüelen, Seedorf, Bürglen und Attinghausen liegt das Ziel bei 5.0%. In Silenen, als ländliche Gemeinde Teil des Hauptentwicklungsraums, wird eine Bevölkerungszunahme von 4.5% angestrebt. Die Standorte der ESP im Bereich Wohnen liegen gemäss dem revidierten KRP 2016¹³⁾ deshalb auch im Zentrum von Altdorf, im Urner Talboden sowie in Flüelen.

Beschäftigtenprognose

Beschäftigtenwachstum v.a. im Urserntal und in Altdorf erwartet

Noch deutlicher wird sich die räumliche Konzentration der Aktivitäten in der Entwicklung der Beschäftigten ergeben¹⁴⁾. Basierend auf der kantonalen Beschäftigtenprognose (Szenario UR-Mittel) rechnet der Kanton mit einem Beschäftigtenwachstum im Gesamtkanton um rund 22.6% auf etwa 17'400 Vollzeitäquivalente bis 2040. Das grösste Wachstum wird im Urserntal und in Altdorf erwartet. Bezogen auf die Agglomeration Unteres Reusstal resultiert eine Zunahme um 14.9% bis 2040. In Altdorf erachtet der Kanton bis 2040 einen Anstieg der Vollzeitäquivalente um über 20% als realistisch. In Flüelen und Seedorf wird mit einem Wachstum zwischen 10-15% gerechnet. Für Erstfeld und Schattdorf rechnet der Kanton mit weniger als 10% Wachstum. In Attinghausen, Bürglen und Silenen ist eine Stabilisierung zu erwarten. Beim Beschäftigtenwachstum im gesamten Kanton wird angenommen, dass 27% des Wachstums in Wohn-, Misch-

13) Justizdirektion Uri (2016), Umsetzung RPG-Revision in Uri – Richtplananpassung, 17.05.2016.

14) Ernst Basler + Partner (EBP): Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Kanton Uri, Kurzbericht vom 17.06.2014 sowie Grundlagenbericht vom 17.06.2014.

und Zentrumszonen und die restlichen 73% in reinen Arbeitszonen, Spezialzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten realisiert werden¹⁵⁾.

Beschäftigungszunahme
in ESP angestrebt

Durch das oben dargestellte angestrebte Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum in den Kerngemeinden Altdorf, Flüelen und Seedorf dürfte sich der Schwerpunkt der Aktivitäten weiter in Richtung Reuss und Urnersee verlagern. Diese Tendenz wird getrieben durch die fortgeschrittene Planung zur Umsetzung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Urner Talboden rund um den Bahnhof Altdorf. Die Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichte dürfte deshalb insbesondere in diesem Gebiet zunehmen. Der KRP sieht im Bereich der Arbeitsplatzgebiete auch in Schattdorf (Gewerbe, Industrie und Verkehrsintensive Einrichtungen), Erstfeld und Amsteg (beide Gewerbe) Entwicklungsschwerpunkte vor. In Flüelen sollen zudem touristische Dienstleistungen entwickelt werden.

15) Justizdirektion Uri (2016), Umsetzung RPG-Revision in Uri – Richtplananpassung, 17.05.2016.

Exkurs: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung bis 2040*Prognosen von Bund und Kanton*

Der Kanton zeigt im KRP auf, von welcher Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten er bis zum Richtplanhorizont 2040 ausgeht (Bevölkerungswachstum um 8.5% auf rund 39'000 Einwohner, Beschäftigtenwachstum um rund 22.6% auf etwa 17'400 Vollzeitäquivalente bis 2040). Grundlage für diese Annahme, welche auch für das Agglomerationsprogramm massgebend ist, bilden die kantonalen Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognosen. Mit den kantonalen Bevölkerungsprognosen präzisiert der Kanton die vom Bundesamt für Statistik (BFS) herausgegebene Bevölkerungsprognose. So werden einerseits genauere Aussagen zur Entwicklung in den einzelnen Regionen gemacht und andererseits eine Prognose zur Entwicklung der Beschäftigten abgegeben – beides ist in den BFS-Prognosen nicht enthalten. Die kantonalen Prognosen berücksichtigen dabei Sonderfaktoren, die bedeutende wirtschaftliche Wachstumsimpulse auszulösen vermögen, wie den Entwicklungsschwerpunkt Uner Talboden (ESP UT) oder das Tourismusresort Andermatt.

Grundlage zur Abschätzung des Bauzonenbedarfs im KRP

Die Bevölkerungsprognosen dienen einerseits als Richtwert für die Planung der räumlichen Entwicklung des Kantons, andererseits sind sie massgebende Grundlage für die Abschätzung des Bauzonenbedarfs der Gemeinden. Für Letzteres werden anstelle der kantonalen Prognose jedoch die etwas tieferen Werte des BFS-Szenario Hoch¹⁶ verwendet. Der Grund dafür liegt darin, dass für die Berechnung des Bauzonenbedarfs maximal das BFS-Szenario Hoch verwendet werden darf.

Angestrebte Verteilung des Wachstums

Die angestrebte räumliche Verteilung des zusätzlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums stützt sich auf die qualitativen Aussagen des Raumkonzepts zu den Entwicklungsräumen und den vier Gemeindetypen. Demnach bildet das Untere Reusstal den Hauptentwicklungsraum des Kantons. Im Unteren Reusstal und speziell in Gebieten, die über eine gute Verkehrserschliessung – insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr – verfügen, soll der Schwerpunkt der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung stattfinden. Dies entspricht den übergeordneten Vorgaben, die sich unter anderem aus der Teilrevision des RPG ergeben. Entsprechend wird in der Gemeinde Altdorf als Hauptzentrum ein überdurchschnittliches Wachstum angestrebt während dieses im Regionalzentrum Erstfeld und in den zentrumsnahen Gemeinden etwas geringer ist.

¹⁶ Bundesamt für Statistik, Bevölkerungsentwicklung Szenario hoch 2015-2030 (BFS 2016).

3.2.3 Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft

Steigerung Konfliktpotenzial
durch Nutzungsintensivierung

Die erwähnten Trends haben Einfluss auf die Siedlungs- und Landschaftsqualität. Insbesondere unkontrolliertes oder unerwartetes Wachstum (am falschen Ort, zur falschen Zeit) kann negative Auswirkungen haben:

- Die im Raumplanungsgesetz und im KRP angestrebte Innenverdichtung kann bei falschen Vorgaben zu einer Abwertung der historischen Ortsbilder führen. Damit könnte auch die bereits heute zum Teil fehlende Identifizierung mit der Wohngemeinde oder das Engagement im Vereins- und Dorfleben sowie in politischen Exekutivämtern weiter schwinden.
- Mehr Einwohner und mehr Beschäftigte führen zu mehr Verkehr. Die zusätzliche Belastung des öffentlichen Raums durch Lärm und Abgase kann die Aufenthaltsqualität von vielgenutzten Strassenräumen weiter verringern. Dies bedeutet nicht nur für die Bewohner, sondern auch für das Gewerbe (z.B. Detailhandel, Restaurants, Hotels) und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden eine Belastung. Eine verstärkte Abwanderung von Detailhandelsgeschäften aus den Dorfzentren sowie die anhaltende Nutzung des privaten Fahrzeugs könnte die unerwünschte Folge sein.
- Mit dem Bevölkerungswachstum, dem Beschäftigtenwachstum und dem Verkehrswachstum steigt die Nachfrage nach Naherholung, was wiederum eine vermehrte Nutzung und Belastung der Naherholungsgebiete und der Landschaft bedeutet. Derartige Konflikte zwischen Siedlung und Landschaft dürften vermehrt auftreten, insbesondere an den Übergängen zwischen Siedlung und Landschaft.

3.2.4 Auswirkungen im Verkehr

Verkehrsnachfrage
steigt

Mit der erwarteten Entwicklung der Bevölkerung und der Beschäftigten steigt ohne weitere Einflussnahme vor allem auch das Verkehrsaufkommen im MIV. Die Verkehrsinfrastrukturen im Talboden, allen voran die bereits heute stark befahrenen Dorfzentren entlang der Gotthardstrasse, dürften häufiger an ihre Belastungsgrenzen stossen. Gegenüber dem Jahr 2012 wird auf der Gotthardstrasse bereits bis 2025 mit einer Steigerung der Frequenzen im MIV von mehr als 10% im durchschnittlichen Tagesverkehr gerechnet¹⁷⁾.

Zunehmende Belastungen

Ein Teil der zusätzlichen Nachfrage aus Schattdorf und Bürglen, welche die Nationalstrasse A2 in Richtung Norden erreichen will, nimmt bei einer Überlastung der Gotthardstrasse voraussichtlich eine ineffiziente Umweg-

17) Schätzung basierend auf Analysen des Kantons im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Unteres Reusstal. Kanton Uri (2010), Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal. Synthesebericht. Im rGVK wurde damals für das untere Reusstal bereits bis 2025 von einer Entwicklung von zusätzlich 2'500 Einwohnern (+9%) und 1'100 Arbeitskräften (8%) ausgegangen.

fahrt von bis zu 5 Kilometer über Alternativrouten (z.B. Industriestrasse) in Kauf oder weicht auf Quartierstrassen aus. Dennoch werden auf den bereits heute stark befahrenen Strassenabschnitten stärkere Belastungen auftreten (durchschnittlicher Tagesverkehr 2025)¹⁸⁾:

- Schmiedgasse / Tellsgasse Altdorf: 14'700 Fahrzeuge pro Tag (Fz/d) (2014: 14'800 Fz/d)¹⁹⁾ (eine frühere, im Rahmen des rGVK durchgeführte Verkehrsmodellberechnung für das Jahr 2025 kommt zu wesentlich höheren Werten²⁰⁾ von bis zu 17'100 Fz/d für die Schmiedgasse beim Telldenkmal)
- Turmmatt (vor dem Kreisel Kollegi): 16'500 Fz/d (2014: 15'300 Fz/d)
- Urnertor (zwischen Kreisel Kollegi und Schattdorf): 14'900 Fz/d (2014: 12'900 Fz/d)
- Übrige Abschnitte der Gotthardstrasse zwischen Flüelen und Erstfeld: 10'000-14'000 Fz/d (2014: 7'000-10'000 Fz/d)

Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und
Mobilitätswachstum als Gründe

Bis ins Jahr 2030 bzw. 2040 ist zudem mit einer weiteren Mobilitätszunahme zu rechnen. Selbst bei leicht abnehmendem Modal Split-Anteil des MIV ist absolut betrachtet ein weiterer Anstieg der Verkehrsnachfrage zu erwarten. Diese zusätzliche Verkehrsnachfrage ergibt sich aus unterschiedlichen Gründen:

- Durch das Bevölkerungswachstum kann zusätzlicher Binnenverkehr in den Dorfzentren, neuer Quell-/Ziel-Verkehr zu den verkehrserzeugenden Einrichtungen und für Einkauf und Freizeit im Allgemeinen entstehen.
- Durch das Arbeitsplatzwachstum entstehen mehr Pendlerfahrten, aber auch zusätzlicher Schwerverkehr. Dabei gibt es Konflikte zu lösen, wenn sich industrielle Arbeitsplätze mit hohem Güterverkehrsaufkommen in der Nähe von verdichteten Wohngebieten befinden.
- Auch ausserhalb der Agglomeration wird mit einem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum gerechnet. Der zusätzliche Freizeitverkehr führt zu Durchgangsverkehr, insbesondere auf der Nationalstrasse A2, aber auch auf den Kantonsstrassen (Gotthard- und Klausenstrasse). Im Tourismus dürfte ebenfalls mit vermehrtem Quell-/Ziel-Verkehr zu rechnen sein.

18) Basierend auf Baudirektion Uri (2015), West-Ost-Verbindung. Ein Generationenwerk für ein starkes Uri. Präsentation AfT vom 24. August 2015, IBV Hüsler (2014), Unteres Reusstal. ESP Urner Talboden. ÖV-Erschliessung und Buskonzept sowie Kanton Uri (2010), Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal. Synthesebericht. 17. August 2010.

19) Die im Jahr 2014 ermittelten Messwerte sind für die Schmiedgasse in Altdorf bereits höher als die für das Jahr 2025 geschätzten durchschnittlichen Tagesfrequenzen.

20) Kanton Uri (2010), Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal. Synthesebericht. 17. August 2010.

Öffentlicher Verkehr in den
Dorfzentren im Stau

Der öffentliche Verkehr kann im heutigen Ausbaustand kaum eine massgebende Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV erreichen. Grund dafür sind primär die Fahrzeitverluste auf der auch für den strassengebundenen ÖV wichtigste Achse Gotthardstrasse. Zusätzliche Busse würden in den Dorfzentren gemeinsam mit dem MIV im Stau stecken bleiben und kaum Attraktivitätsvorteile bieten. Dies lassen die bereits beim heutigen Verkehrsaufkommen festgestellten Geschwindigkeitsverluste (Abbildung 10) sowie die Abweichungen der Haltestellenabfahrten gegenüber dem Fahrplan an den Haltestellen Spital und Kollegium vermuten. Ein weiterer Grund ist die heute nicht optimale Verknüpfung der Bus- und Bahnlinien, vor allem am Bahnhof Altdorf.

Erhöhung der Unfallgefahr für
„schwache“
Verkehrsteilnehmende

Im Fuss- und Veloverkehr kann es bei einem grossen Verkehrswachstum im MIV zu einer Erhöhung der Unfallgefahr kommen. Dies würde in einem weiteren Attraktivitätsverlust bei diesen Verkehrsmitteln resultieren. Auch die Geschwindigkeitsvorteile der für die Agglomeration eigentlich prädestinierten E-Bikes können bei dichtem MIV-Verkehrsaufkommen und fehlenden Radwegen nicht zur Geltung kommen.

Abbildung 17: Gewerbe- und
Industrienutzung inkl. ÖV-
Erschliessung Schattdorf



3.3 Zusammenfassung Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Detaillierte Herleitung im Beilagenbericht

Die folgende Zusammenstellung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Agglomeration basiert auf der Analyse des heutigen Zustands im Beilagenbericht «Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) – Analyse der heutigen Situation» (Stärken und Schwächen) sowie die Abschätzung zur Trendentwicklung (Chancen und Risiken) in Abschnitt 3.2.

Siedlung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> Gebiete mit geringer funktionaler Trennung von Wohnen und Arbeiten vorhanden, insbesondere im Dienstleistungssektor ESP Urner Talboden, Schächenwald, Rynächt und Rossgiessen bieten grosse Innenentwicklungspotenziale in Arbeitszonen, die vor Hochwasser geschützt sind Intakte Ortsbilder in Dorfkernen mit vielen ISOS / IVS Objekten Kurze Kommunikationswege zwischen Gemeinden, Kanton und Grundeigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> Dezentrale Ansiedlung der verkehrserzeugenden Einrichtungen entlang der Gotthardstrasse Aufgrund von zu grossen unbebauten (Aussen-) Reserven in einzelnen Gemeinden fehlt der Druck zur Innenverdichtung Grosse Arbeitszonen mit Industrie in Dorfzentren führen zu hohem Anteil des Güterverkehrs im Siedlungsgebiet Grünflächen mitten im Hauptsiedlungsgebiet sind nicht für Bevölkerung zugänglich oder undurchlässig Lücken in der Grundversorgung mit Konsumgütern und Dienstleistungen in Dorfzentren Strassenverkehrsaufkommen führt zu Lärmgrenzwertüberschreitungen entlang der Gotthardstrasse Strassenverkehr belastet in der Wahrnehmung der Bevölkerung auch die untergeordneten, siedlungsorientierten Strassen (Umweg- und Ausweichverkehr)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> Entwicklungspotenziale (Ansiedlung von Unternehmen) mit guter Verkehrserschliessung vorhanden Weitere Innenentwicklungspotenziale im Bestand sowie auf unbebauten Flächen an guter Wohnlage und mit ÖV-Erschliessung vorhanden Attraktives Landschaftsbild in Landwirtschaftszonen durch Flächenbewirtschaftung kann zur Siedlungsqualität beitragen Verdichtungsvorgaben zur differenzierten, qualitätsgesteuerten und koordinierten (gemeinsamen) Innenverdichtung nutzen 	<ul style="list-style-type: none"> Abnahme der Aufenthaltsqualität im strassennahen öffentlichen Raum bei Verkehrszunahme Fortschreitende Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsort; Verbundenheit mit Wohngemeinde / Dorf- und Vereinsleben und Engagement in politischen Ämtern nimmt ab Koordinationsanstrengungen bei Innenverdichtung scheitern aufgrund von Eigeninteressen von Grundeigentümern und/oder Gemeinden Gefahr einer Verschlechterung des Ortsbildes durch falsch umgesetzte Innenverdichtung Strukturwandel im Detailhandel („Ladensterben“) in den Dorfzentren schreitet weiter voran

Landschaft

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive, abwechslungsreiche Landschaft mit Elementen von nationaler Bedeutung (z.B. Reussdelta) • Gut erreichbare Naherholungsgebiete (Naturschutzgebiet Reussdelta, Eggberge, Haldi, Brustli usw.) mit gut ausgebautem Wanderwegnetz • Schutz von ökologisch wertvollen Gebieten (Reussdelta, Schächenwald) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzungskonflikte zw. Landschaft und Siedlung aufgrund engem Raum • Zerschneidung durch Verkehrsinfrastruktur (SBB, A2, K2), Gewässer und Hochspannungsfreileitungen • Fehlende ökologische Vernetzungen im Hauptsiedlungsgebiet • Punktuelle NO₂-Schadstoffbelastung über dem Grenzwert in Altdorf und Schattdorf, hohe Gesamtbelastung der Luft im Talboden • Offene Linienführung SBB-Stammlinie und A2 führen zu Beschallung der Talflanken • Attraktive Grünflächen (Schächenwald) im Hauptsiedlungsgebiet sind für Bevölkerung nicht zugänglich
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Naherholungsgebiete bieten Potenzial für Tourismus und tragen zu einer hohen Wohnqualität bei • Bessere Abstimmung zwischen Schutz und Nutzung von naturnahen Räumen (Schächenwald) schafft neue Naherholungsräume innerhalb des Hauptsiedlungsgebiets 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Nachfrage nach Naherholung führt zu höherer Beanspruchung und Belastung von Flora und Fauna • Zunahme der Lärm- und Luftschadstoffbelastung durch steigendes MIV-Aufkommen

Verkehr

	Stärken	Schwächen
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration sowie nach Luzern, Zug und Zürich • Öffentliche Parkplätze werden grösstenteils bewirtschaftet und sind nicht überdimensioniert 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeitverluste in Stosszeiten auf Gotthardstrasse zwischen Kreisel Flüelen und Schattdorf • Durchgangsverkehr in Dorfzentren führt zu Konflikten (enger und kurviger Strassenverlauf) der durch Lastwagenverkehr verstärkt wird • Nationalstrasse A2 kann für grosse Teile des Binnenverkehrs des Hauptsiedlungsgebiets der Agglomeration nicht genutzt werden • Klausenstrasse: hoher Anteil des Samstags- und Sonntagsverkehrs im Sommer durch Passfahrten
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Gute ÖV-Erschliessung zwischen Flüelerstrasse und Kreisel Kollegi • Gute Aussenverbindungen nach Luzern (Tellbus), Stans (Winkelriedbus) und in Richtung Zug / Zürich (IR, S2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausserhalb Korridor Flüelen-Altdorf-Schattdorf nur mittelmässige bis geringe (Bus-) Erschliessung • Bahnhöfe Altdorf (S-Bahn), Erstfeld und Flüelen (Fernverkehrshalte) nur mit mittelmässiger Erschliessung • Umsteigebeziehungen an ÖV-Knotenpunkten Erstfeld und Altdorf nicht auf Intermodalität ausgerichtet: Zu wenig Velo- und Autoabstellplätze. • Fahrzeitverluste zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Flüelen aufgrund hohem MIV-Verkehrsaufkommen sowie fehlende räumlicher Trennung zwischen MIV und ÖV
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Flache Topografie (wenige Ausnahmen) und kurze Wege im Hauptsiedlungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende schnelle und sichere Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr zwischen Seedorf und Altdorf (Bahnhof), Schattdorf und Altdorf sowie in Silenen (Schulweg) • Sichtweite bei Fussgängerstreifen in Dorfzentren aufgrund baulicher Gegebenheiten eingeschränkt • Nicht genügend Abstellplätze für Velos in Dorfzentren
Unfälle	<ul style="list-style-type: none"> • Keine bedeutenden Unfallhäufungsstellen in der Agglomeration • Schweizweit vergleichsweise tiefe Unfallrate 	<ul style="list-style-type: none"> • Subjektive Gefahrenstellen entlang der Gotthardstrasse zwischen Schattdorf und Altdorf sowie in den Dorfzentren mit hohem Verkehrsaufkommen
Nachfragebeeinflussung	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Akzeptanz der schnellen ÖV-Angebote bei Reisen zu Städten ausserhalb der Agglomeration (z.B. nach Luzern, Zürich, Zug) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher MIV-Anteil im Vergleich zum ÖV bei Innenbeziehungen • Statistisch gesicherte Grundlagen zu Modal Split fehlen weitgehend

	Chancen	Risiken
Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Freie Kapazitäten auf Industriestrasse zur Entlastung der Gotthardstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Unerwünschte Verkehrszunahme in Dorfzentren durch angestrebte Verdichtung erhöhen Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Unfallgefahr und senken die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort • Zunahme des Durchgangsverkehrs (Autos und Lastwagen) in Dorfzentren und des Ausweichverkehrs über Quartierstrassen
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausbau beim Bahnhof Altdorf (Fernverkehrshalt) • Ausbau Busangebote in Bürglen, Attinghausen und Seedorf hat Wirkungspotenzial 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszunahme im MIV führt zu mehr Fahrzeitverlusten und allenfalls zu Anschlussbrüchen im öffentlichen Verkehr • Fehlende oder ungenügende Anbindung an nationalen Schienenfernverkehr (NEAT)
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Nicht ausgeschöpftes Potenzial im Fuss- und Veloverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivität und Sicherheit leiden unter Verkehrszunahme im MIV
Unfälle	<ul style="list-style-type: none"> • Tiefe Rate beibehalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Höheres Unfallrisiko bei Gefahrenstellen aufgrund Verkehrszunahme in Dorfzentren, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg) • Keine Beeinflussung Unfallrate auf Nationalstrasse
Nachfragebeeinflussung	<ul style="list-style-type: none"> • Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens (Verkehrsmittel- und Routenwahl) durch Politik, Unternehmen und Bevölkerung 	<ul style="list-style-type: none"> • Die individuellen Mobilitätsbedürfnisse erhöhen die Anforderungen an das Verkehrsangebot (Flexibilität, Kursdichte, Vielfalt, Gefässgrösse)

4 Zukunftsbild und Ziele

Entwicklungsziele Die Agglomeration Unteres Reusstal setzt sich für die Zukunft Entwicklungsziele für Siedlung, Landschaft und Verkehr. Das Zukunftsbild veranschaulicht diese Ziele im räumlichen Kontext und zeigt, wie die Agglomeration im Jahr 2040 aussehen soll. Die Agglomeration soll dabei nicht nur isoliert behandelt werden, sondern es sollen auch übergeordnete Planungen und Zielsetzungen berücksichtigt werden.

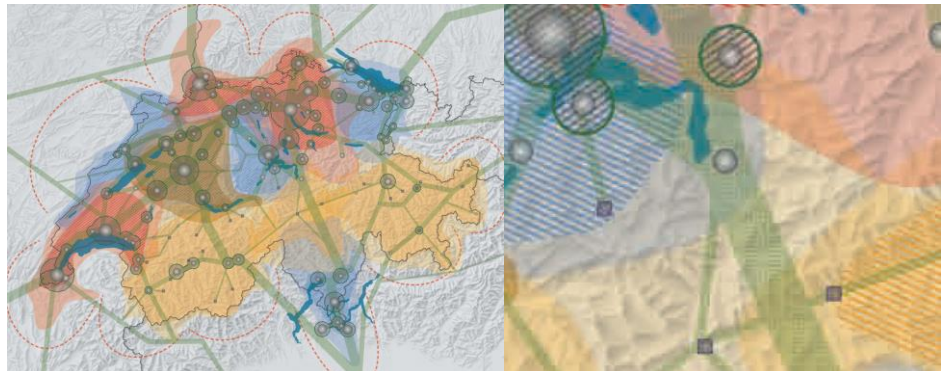
Aufbau Kapitel 4 Daher wird in Kapitel 4.1 zunächst die Agglomeration von aussen betrachtet und in die nationalen und kantonalen Planungen eingebettet. Kapitel 4.2 enthält das Zukunftsbild für das Untere Reusstal, welches aufzeigt, wie sich dieses im Jahr 2040 präsentieren soll. Schliesslich folgen in Kapitel 4.3 bis 4.7 die auf das Zukunftsbild abgestimmten Zielsetzungen für die Entwicklung der Region.

4.1 Profilierung als eigenständiger Raum

Profilierung als eigenständiger Raum

Die Agglomeration Unteres Reusstal liegt einerseits im Einflussbereich der Metropolitanregion Zürich und steht andererseits wirtschaftlich wie auch bzgl. Kultur, Bildung und Tourismus in enger Beziehung zur Zentralschweiz/ Luzern (Abbildung 18, Raumkonzept Schweiz²¹). Die Profilierung als eigenständiger Raum an dieser Schnittstelle ist eine wichtige strategische Stossrichtung für die weitere Entwicklung der Agglomeration.

Abbildung 18: Raumkonzept Schweiz



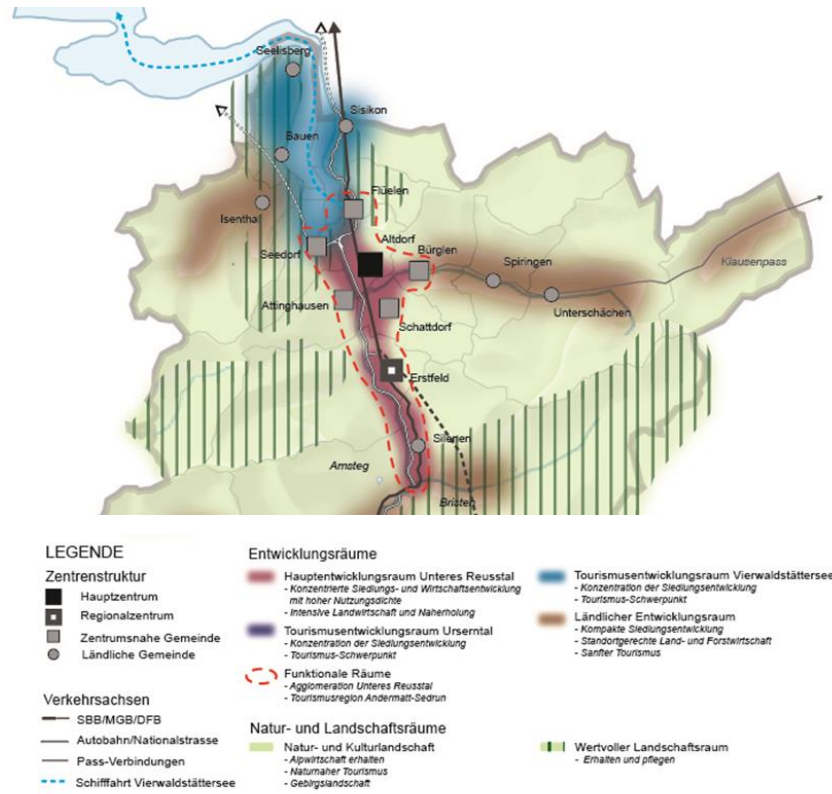
An der wichtigen Nord-Süd-Achse durch die Schweiz gelegen, will die Agglomeration auch in Zukunft eine wichtige Rolle für die Vernetzung der Landesteile zwischen Zug/Zürich und Tessin wahrnehmen. Die Agglomeration URT mit Zentrumsort Altdorf bildet zudem die wichtige Schnittstelle zwischen dem alpinen Tourismuszentrum Andermatt und den Städten im Norden und Süden der Schweiz.

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

KRP inklusive
Raumkonzept Uri

Die Entwicklungsrichtung für die Agglomeration ist im KRP vorgezeichnet. Das untere Reusstal wird darin als funktionaler Raum bezeichnet.

Abbildung 19: Raumkonzept Uri
(Ausschnitt aus der
Synthesekarte)



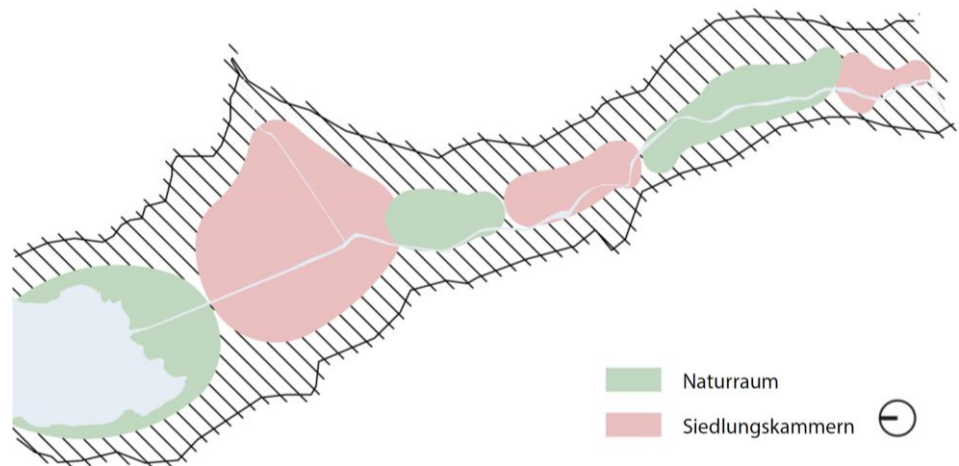
Charakterisierung Unteres
Reusstal im Raumkonzept Uri

Das Untere Reusstal ist geprägt durch die grosse, multifunktionale Tal-ebene und durch eine gute Erreichbarkeit gekennzeichnet. Es bildet das Rückgrat für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Uri sowie die Positionierung im nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Die standortbedingten wirtschaftlichen Potenziale für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sollen genutzt werden, um damit Wachstumsimpulse im gesamten Kanton auszulösen. Dabei wird eine vielseitige, räumlich konzentrierte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung mit hoher Nutzungsdichte angestrebt. Wertvolle Landschaftsräume sollen erhalten bleiben und Flüelen soll als Tourismusschwerpunkt am Vierwaldstättersee weiterentwickelt werden. Siedlungsentwicklung, Infrastrukturvorhaben, intensive Landwirtschaft und Naherholung werden aufeinander abgestimmt und erfolgen nachhaltig. Die Agglomeration soll als Kernraum mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton weiterentwickelt werden.

4.2 Zukunftsbild

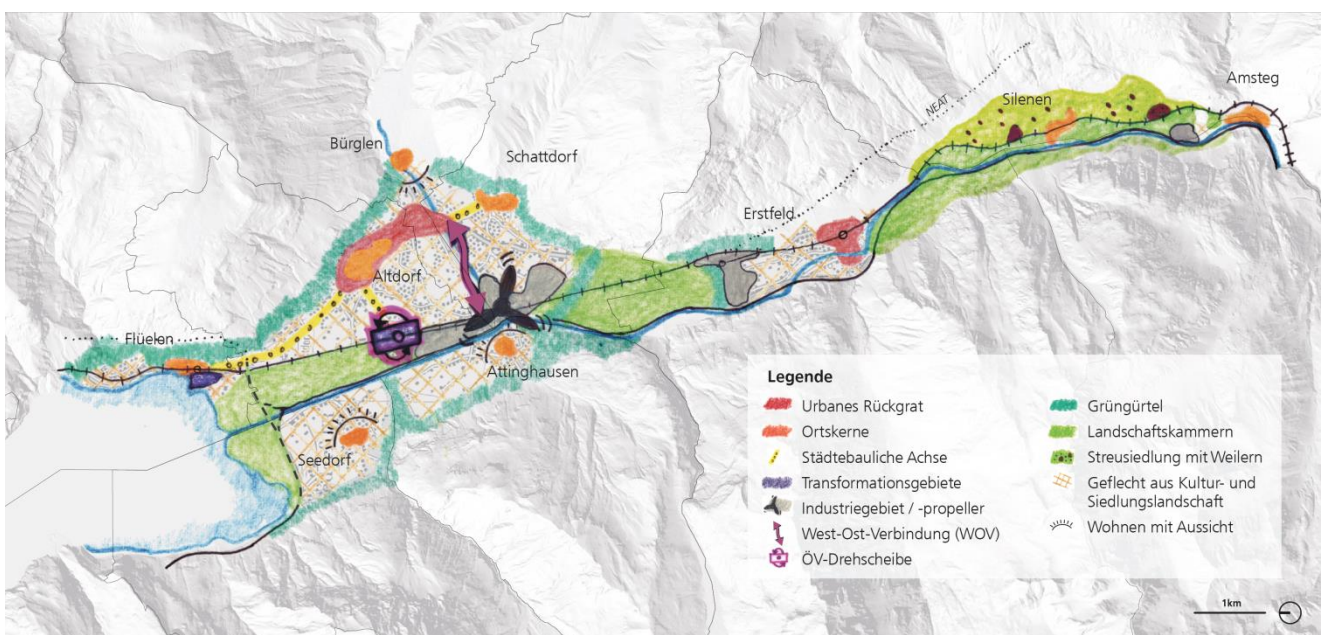
Das Zukunftsbild für die Agglomeration Unteres Reusstal verortet die Entwicklungsziele konkret im Raum und zeigt, wie sich die Agglomeration in Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr im Jahr 2040 präsentieren soll.

Abbildung 20: Prinzipskizze Naturräume und Siedlungskammern



Im Jahr 2040 ist die Agglomeration geprägt vom engen, langgestreckten Raum zwischen steilen Bergflanken und einer rhythmischen Abfolge von Naturräumen und Siedlungskammern, wie Abbildung 20 zeigt. Die Siedlung ist in ihren Kernräumen weiterentwickelt und gleichzeitig sind die wertvollen Landschaftsräume erhalten. Durch diese Abwechslung weitgehend unbebauter Landschaftsräume und Siedlungskörpern weist die Agglomeration URT einmalige Qualitäten auf.

Abbildung 21: Zukunftsbild der Agglomeration URT



Im Folgenden werden die Elemente des Zukunftsbildes beschrieben. Eine grössere Version des Zukunftsbilds ist im Anhang A1 zu finden.

Siedlung

Urbanes Rückgrat



Das urbane Rückgrat der nördlichen Agglomeration befindet sich entlang der Gotthardstrasse zwischen Altdorf, Bürglen und Schattdorf. Hierhin ist ein Grossteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums gelenkt worden. Eine ähnliche Funktion nimmt das urban geprägte Gebiet rund um den Bahnhof Erstfeld für den südlichen Teil der Agglomeration wahr. Eine konsequente, hochwertige Verdichtung in den bestehenden Bauzonen wurde realisiert und damit zusätzlicher qualitätsvoller Lebens- und Wohnraum geschaffen.

Ortskerne mit Zentrumsfunktion



Ergänzt wird das urbane Rückgrat durch die Ortskerne von Flüelen, Seedorf, Attinghausen, Bürglen, Schattdorf und Silenen, deren lokale Zentrumsfunktionen zur Sicherstellung der Grundversorgung und als Begegnungsorte erhalten geblieben sind.

Wohnen mit Aussicht



Die Ortskerne von Seedorf, Attinghausen und Bürglen bieten Wohnraum mit hoher Lebensqualität und Aussicht über der Reussebene.

Transformationsgebiete



In unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen wird das städtische Bild durch Neubauten von hoher architektonischer und funktionaler Qualität geprägt. Dazwischen laden attraktive Freiräume zum Verweilen ein. Diese Transformationsräume zeichnen sich durch eine hohe Nutzungsdurchmischung und einen lebhaften Charakter aus.

Industriegebiet / -propeller



Jede Siedlungskammer verfügt über ein Arbeitsplatzgebiet, in welchen sich die industriellen und gewerblichen Nutzungen an gut erschlossenen Lagen auf siedlungsverträgliche Art und Weise konzentrieren. Aufgrund der Grösse und Potenzials ist das gemeindeübergreifende Industriegebiet in Altdorf, Schattdorf und Bürglen als wahrer Propeller der wirtschaftlichen Entwicklung etabliert.

Städtebauliche Achse



Städtebauliche Achsen mit hoher Aufenthaltsqualität verbinden die Bahnhöfe Altdorf und Flüelen und den Ortskern von Schattdorf mit dem urbanen Rückgrat. Die Strassenräume sind auf Zufussgehende und Velofahrende ausgerichtet und mit den Freiräumen im Siedlungsgebiet attraktiv vernetzt.

Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft



In der Agglomeration sind die urbanen Räume und Ortskerne mit einem Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft verwoben. Entsprechend der Siedlungsentwicklung nach innen hat sich die Siedlung gegenüber 2016 jedoch flächenmässig nicht ausgedehnt. Die Freiräume zwischen den Siedlungskörpern werden von den Bewohnern zur Naherholung genutzt und gleichzeitig landwirtschaftlich bewirtschaftet.

Streusiedlungslandschaft



Die Streusiedlungslandschaft mit den charakteristischen Weilern und Einzelhöfen in Silenen zählt zum identitätsstiftenden Bild der Agglomeration. Die Weiler sind gegenüber dem Jahr 2016 flächenmässig nicht ausgedehnt.

Landschaft

Grüngürtel



Der Grüngürtel ist die natürliche Grenze zwischen innerem und äusserem Erholungsraum im nördlichen Agglomerationsteil. Er ist als Natur- und Erholungsraum erlebbar. Die Entwicklungen im Siedlungs- und Verkehrsbe- reich seit dem Jahr 2016 haben sich ausschliesslich innerhalb des Grüngürtels abgespielt.

Landschaftskammern



Die Landschaftskammern im Talboden sind nicht weiter bebaut, teilweise wieder leergeräumt und als Freiflächen für die Landwirtschaft erhalten. Einzig die bestehenden Weiler und Einzelhöfe haben Bestand.

Verkehr

ÖV-Drehscheibe



Der Kantonalbahnhof in Altdorf ist Dreh- und Angelpunkt des öffentlichen Verkehrs. Als Halt für Fernverkehrszüge bildet er einerseits das Tor von aussen. Aber auch innerhalb der Agglomeration sind die regionalen Züge und das Bussystem auf den Kantonalbahnhof ausgerichtet und ideal aufeinander abgestimmt. In Flüelen (Schiff, Bahn, Bus), Erstfeld (Bahn, Bus) und Amsteg (Bus, Bus) finden sich weitere Umsteigepunkte des ÖV-Systems der Agglomeration nach innen und aussen.

West-Ost-Verbindung (WOV)



Mit der West-Ost-Verbindung (WOV) sind die Siedlungsgebiete wesentlich vom Verkehr entlastet. Aufgrund der neuen Netzhierarchie besteht nun Klarheit über die Funktion der Strasse, was sich positiv auf die Wahrnehmung und auf ein rücksichtsvolles Bewegen innerhalb der Agglomeration auswirkt. Durch die WOV ist das Siedlungsgebiet vom MIV entlastet und es besteht ein direktes und flächendeckendes Netz für den Velo- und Fussverkehr. Der öffentliche Verkehr wird dank weniger Behinderungen durch den MIV als zuverlässiges, schnelles und bequemes Verkehrsmittel wahrgenommen. Zusammen stehen diese Verkehrsmittel für eine siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität.

Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität

Dank gezielter Förderung und Information wird im Unteren Reusstal eine nachhaltige Mobilität gelebt: Die Bevölkerung der Agglomeration bewegt sich mit Rücksicht auf die Mitmenschen und die Umwelt. ÖV-, Fuss- und Veloetappen sind optimal miteinander kombiniert.

4.3 Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung

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

Siedlung

- Die Agglomeration besteht aus kompakten Siedlungen mit einer hohen Wohnqualität und hochwertigen Freiräumen.
- Orts- und Quartierzentren sind gut miteinander vernetzt und ergänzen sich gegenseitig.
- Grössere und dichtere Überbauungen befinden sich an gut erschlossenen Lagen.
- Überbauungen und ihre Umgebung weisen eine hohe städtebauliche Qualität auf.
- Der öffentliche Raum ist attraktiv und nutzergerecht gestaltet.
- Funktionierende und lebendige Zentren bringen ein differenziertes Angebot an öffentlichen und privaten Nutzungen.
- Die Agglomeration verfügt über attraktive Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Lagen.

4.4 Zielsetzungen der Landschaftsentwicklung

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

Landschaft

- Siedlung und Kulturschaft sind klar getrennt, an den Übergängen aber sorgfältig gestaltet und ökologisch vernetzt.
- Qualitativ hochwertige Freiräume innerhalb der Siedlung sind ein Merkmal der Agglomeration und schaffen eine hohe Wohnqualität.
- Unverbaute Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebiete mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen prägen das Bild der Agglomeration ausserhalb der Siedlung.
- Die produzierende Landwirtschaft ermöglicht die Erhaltung von Fruchtfolgeflächen, leistet einen wichtigen Beitrag zur Ernährungssicherheit und pflegt die Kulturlandschaft.
- Naherholungsgebiete sind gut erreichbar und bieten Raum für eine naturverbundene Naherholung und einen nachhaltigen Tourismus.

4.5 Zielsetzungen der Verkehrsentwicklung

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

Verkehr

- Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet.
- Eine West-Ost-Verbindung stellt die Erreichbarkeit in der nach innen entwickelten Agglomeration sicher und sorgt für eine Entlastung der Siedlungsgebiete.
- Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt für kurze Reisezeiten innerhalb der Agglomeration und attraktive Anbindungen an den Fernverkehr.
- Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Die Agglomeration ist von einem dichten, direkten und konfliktarmen Velonetz durchzogen.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.
- Die Bevölkerung hat ein ausgeprägtes Bewusstsein für ressourcenschonende Mobilität.

Abbildung 22: Fussgängerzone in der Altstadt von Altdorf



4.6 Zielsetzungen zur Zusammenarbeit

Mit der Abgabe des ersten Agglomerationsprogramms will die Agglomeration Unteres Reusstal die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gebietskörperschaften und Akteuren neu beleben. Die aufeinander abgestimmte Planung in der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung soll etabliert, eingespielt und selbstverständlich sein.

4.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren

Anhand der vier Indikatoren des Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme (MOCA)²²⁾ lassen sich die qualitativen Zielsetzungen teilweise quantifizieren:

- **Modal Split:** Aufgrund der nicht verlässlichen Datengrundlagen setzt sich die Agglomeration ein qualitatives Ziel: Der Anteil der Wegstrecken, die 2030 mit dem MIV absolviert werden, soll im Vergleich zu heute spürbar reduziert werden.
- **Einwohner nach ÖV-Güteklasse:** 75% der zusätzlichen Bevölkerung siedelt sich in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C an.
- **Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse:** 80% der zusätzlichen Beschäftigten finden in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C Arbeit.
- **Verkehrssicherheit:** Reduktion der Anzahl Verunfallte (Verletzte oder Getötete) auf 1.5 pro 1'000 Einwohner.

²²⁾ Bundesamt für Raumentwicklung (2014). Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme

Exkurs: Langfristige Zielsetzungen

Im Rahmen der Erarbeitung des AP URT wurde die Diskussion initiiert, wie sich die Agglomeration über den Zeithorizont von 2040 hinaus entwickeln soll und welche Entwicklungsoptionen sich ergeben. Dabei wurden auch Ideen diskutiert, welche zurzeit noch nicht mehrheitsfähig oder umsetzbar sind (wie etwa eine Tieferlegung der A4 beim Anschluss an die A2). Die Diskussion lieferte jedoch teilweise wichtige Denkanstösse für die auch längerfristig notwendige aktive Auseinandersetzung mit den Entwicklungsabsichten. Ein erster Entwurf in Text und Bild wurde von Germann + Achermann Architekten für die Diskussion erstellt.

Für die weitere Entwicklung der Agglomeration Unteres Reusstal ist vor allem auch die Entwicklung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen von Bedeutung. Für den Kanton Uri sind daher folgende langfristigen nationalen Projekte wichtige Anliegen. Diese können den Siedlungs- und Landschaftsraum der Agglomeration vom Verkehr und teilweise von der Infrastruktur entlasten und schaffen damit Räume mit hohem Entwicklungspotenzial für die Agglomeration:

- Die NEAT-Projektelemente im Abschnitt Axen werden integral realisiert. Neben dem Axentunnel und dem Anschluss an den Kantonsbahnhof wird die Stammlinie durch Flüelen aufgehoben und mittels einer Umfahrung in den Berg verlegt. Das Südportal und eine Haltestelle befinden sich im Gebiet Reider.
- Die Kantonsstrasse beim Kreisel Flüelen soll mit der Aufhebung desselben verschoben werden.
- Der Anschluss der Axenstrasse (A4) an die Autobahn A2 sowie die talquerende Autobahn A2 nördlich von Seedorf sollen langfristig tiefergelegt werden.

5 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf leitet sich einerseits aus den Stärken, Schwächen sowie den Chancen und Risiken, die sich aus den erkannten Trendentwicklungen ergeben (Kapitel 3), und andererseits aus dem angestrebten Zielzustand ab (Kapitel 4 und Abbildung 21). Er beantwortet die Frage, wo die Agglomeration ansetzen muss, um den Zielzustand erreichen zu können.

Handlungsbedarf
Siedlungsentwicklung

- Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren
- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern
- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern
- Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer für Innenentwicklung und Siedlungsqualität sensibilisieren
- Überkommunale Zusammenarbeit bei der Siedlungsentwicklung fördern
- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren
- Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken

Handlungsbedarf
Landschaftsentwicklung

- Zugänglichkeit und Nutzung der Freiräume innerhalb der Siedlung ermöglichen
- Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer für Siedlungsökologie sensibilisieren
- Übergänge zwischen Siedlung und Land(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Grundeigentümern zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen
- Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen
- Trennwirkung der nationalen Infrastrukturen reduzieren
- Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen (v.a. Schächenwald und Reussdelta)
- Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete erhalten und punktuell verbessern.

Handlungsbedarf
Verkehrsentwicklung

- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen
- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen
- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten
- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken
- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren
- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen
- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten
- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren
- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen

Handlungsbedarf
Zusammenarbeit

Weniger in der fachlichen SWOT-Analyse sondern vielmehr im Austausch mit den beteiligten Gremien wurde festgestellt, dass auch bezüglich der Zusammenarbeit noch Handlungsbedarf besteht. Gerne hätten die Gemeinden geeignete Plattformen, um die Herausforderungen in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemeindeübergreifend anzugehen und fachliche Beratung in Anspruch nehmen zu können.

Abbildung 23: Baustelle
eines Mehrfamilienhauses
Erstfeld



6 Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen auf, was die Agglomeration auf strategischer Ebene tut, um die Ziele zu erreichen und dem identifizierten Handlungsbedarf zu begegnen.

Jedes Unterkapitel nimmt eingangs Bezug auf die SWOT-Analyse, das Zukunftsbild sowie die Zielsetzungen und erläutert, wie mit den Teilstrategien Antworten auf die drängendsten Herausforderungen gegeben werden. Zur Konkretisierung und Verortung der Teilstrategien für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung finden sich im Anhang A2 Teilstrategiekarten. Anhang A3 zeigt zudem systematisch auf, wie die Teilstrategien auf die identifizierten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken reagieren.

6.1 Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung

Die Analyse im Bereich Siedlung hält fest, dass im unteren Reusstal vielerorts ein hohes Innenentwicklungspotenzial bei gleichzeitig grossen Aussenreserven besteht. Die Ziele geben vor, dass die Innenentwicklung prioritär ist. Die Teilstrategien zielen auf die Realisierung des Verdichtungspotenzials sowie die Begrenzung des zusätzlichen Siedlungswachstums ab. Einige bedeutende Arbeitsplatz- und Wohngebiete weisen Defizite in der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Daneben besteht heute über den gesamten Perimeter betrachtet eine relativ geringe Bevölkerungsdichte. Die Teilstrategien bezwecken aus diesem Grund eine Erhöhung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte an gut erschlossenen Lagen. Dies ergänzend zum KRP, der die weitere Ausdehnung der Siedlungsflächen begrenzt. Weiter wirken die Teilstrategien dem Risiko einer sich verschlechternden Siedlungsqualität aufgrund der Verkehrsbelastung sowie der Gefahr einer stärkeren Abnahme des Grundversorgungsangebots in den Ortszentren entgegen. Die Teilstrategien zur Siedlungsentwicklung konkretisieren und ergänzen die Vorgaben des KRP.

S1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten

- Die Siedlungsentwicklung wird grundsätzlich auf die bestehenden Bauzonen begrenzt. Ausnahmen innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinien erfordern eine umfassende Interessenabwägung und ein kommunales Siedlungsleitbild.
- Gegen die Landschaft wird die Siedlung klar abgegrenzt, um unverbauete Landschaften zu erhalten. Die Siedlungsränder werden landschaftlich attraktiv gestaltet.

Exkurs: Teilrevision kantonaler Richtplan 2016 – Umsetzung RPG-Revision

Am 31. August 2016 wurde der teilrevidierte kantonale Richtplan (KRP) vom Urner Landrat zuhanden der Genehmigung durch den Bundesrat verabschiedet²³⁾. Der teilrevidierte KRP ist damit bereits für die Gemeinden und den Kanton verbindlich (Art. 10 PBG). Mit der Teilrevision wurden die Vorgaben gemäss dem 2014 revidierten Raumplanungsgesetz im KRP umgesetzt. Im KRP werden auch für das Agglomerationsprogramm relevante Vorgaben gemacht und Massnahmen für eine haushälterische Bodennutzung, zur Reduktion überdimensionierter Bauzonen, zur Unterstützung einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen sowie für die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr, ergriffen.

Mit der Revision des KRP wird das Siedlungsgebiet für die nächsten 25 Jahre quantitativ und abschliessend festgelegt. Die Grösse der heutigen und zukünftigen Bauzonen darf dieses Mass nicht überschreiten (Kapitel 4.1 des KRP). Bereits der rechtskräftige KRP legt dort, wo das Siedlungsgebiet nicht durch natürliche Beschränkungen wie z.B. den Wald gefasst wird, Siedlungsbegrenzungslinien fest. Damit besteht ein wichtiges Instrument zur Steuerung und räumlichen Begrenzung des Siedlungsgebiets. Die Siedlungsbegrenzungslinien im Agglomerationsprogramm entsprechen denjenigen des KRP.

Der Kanton Uri weist insgesamt zu grosse Bauzonen auf. Mit dem revidierten KRP werden die Gemeinden deshalb dazu angehalten, ihre Bauzonen zu überprüfen (Abstimmungsanweisung 4.1-8 des KRP). Deutlich überdimensionierte Bauzonen (erwartete Auslastung in 15 Jahren nach Inkrafttreten des KRP <90%) müssen innerhalb von fünf Jahren massgeblich reduziert werden, d.h. die Bauzonenauslastung ist auf mindestens 90% zu erhöhen oder der Umfang der unüberbauten Wohn-, Misch-, oder Zentrumszonen ist um mindestens 50% zu reduzieren. Zusätzlich sind Rückzonungsgebiete im kommunalen Siedlungsleitbild zu bezeichnen, so dass eine Bauzonenauslastung von mindestens 95% erreicht wird. Für Rückzonungen sind jene unüberbauten Bauzonen vorzusehen, die z.B. über eine ungenügende ÖV-Erschliessungsgüte verfügen.

Mit der Revision des KRP sind Einzonungen nur noch dann möglich, wenn eine Gemeinde den entsprechenden Bauzonenbedarf nachweisen kann (d.h. erwartete Bauzonenauslastung >100%). Kann eine Gemeinde den Bedarfsnachweis nicht erbringen, so ist eine Einzonung möglich, wenn zur Kompensation eine gleichzeitige Rückzonung erfolgt. Abhängig von der Bauzonenauslastung ist mindestens eine flächengleiche bzw. eine bis zu dreifache Kompensation vorzunehmen (Abstimmungsanweisung 4.1-4 des KRP). Weitere Kriterien für Einzonungen sind u.a., dass das Siedlungsgebiet insgesamt nicht vergrössert werden darf und dass keine anderen Siedlungsflächenpotenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen vorhanden sind (Abstimmungsanweisung 4.1-3 des KRP).

Um die Siedlungsentwicklung an gut mit dem ÖV erschlossene Lagen zu lenken, schreibt der KRP weiter vor, dass Einzonungen von Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mindestens ÖV-Gütekategorie C aufweisen müssen. Dies gilt ebenso für die Einzonung von Flächen für arbeitsplatz- oder publikumsintensive Einrichtungen. Weiter verpflichtet der KRP die

23) Richtplan Kanton Uri, www.ur.ch/richtplan

Gemeinden, ihre mittel- bis langfristigen Vorstellungen der Siedlungsentwicklung in einem Siedlungsleitbild aufzuzeigen und darzulegen, wie eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden kann. Dazu werden quartierspezifische Entwicklungsziele und Mindestdichten festgelegt.

Im heute rechtskräftigen KRP werden zudem ESP abschliessend festgelegt (Kapitel 4.3 des KRP). Dabei handelt es sich um Gebiete mit unterschiedlichen funktionalen Profilen, in denen die zukünftige Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll. Der KRP hält die Standorte sowie die funktionalen Profile der ESP verbindlich fest. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden die ESP weiter konkretisiert. Gemäss Richtplanauftrag sollen deren räumliche Abgrenzung festgelegt, deren Profile geschärft und Aussagen zur zukünftigen Entwicklung sowie zu den zu ergreifenden Massnahmen gemacht werden.

Insgesamt leisten die verschiedenen bestehenden und neuen Bestimmungen des KRP einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Fruchtfolgeflächen (FFF). Der aktuell rechtskräftige KRP legt fest, dass eine Beanspruchung von FFF für Einzonungen nur noch in den bezeichneten ESP und im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung möglich ist (Abstimmungsanweisung 6.2-2 des KRP). Die Gebiete können auch dann nur bei einem aus kantonaler Sicht überwiegenden Interesse sowie einer flächengleichen Kompensation beansprucht werden.

Das Agglomerationsprogramm baut auf den verschiedenen Vorgaben des aktuell rechtskräftigen KRP sowie auf den Inhalten der Revision 2016 auf und konkretisiert und ergänzt – wo nötig – die Bestimmungen und Massnahmen.

S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln

- Um eine gute ortsbauliche Gesamtwirkung zu erreichen, werden bei Arealüberbauungen hohe Anforderungen an die städtebauliche Qualität gestellt.
- Die Erneuerung im Bestand orientiert sich an den charakteristischen Eigenheiten der Quartiere. Sanierungsbedürftige Gebiete werden aufgewertet.
- Im Zuge der Innenentwicklung wird eine Erhöhung der Siedlungsqualität angestrebt. Mit geeigneten raumplanerischen Instrumenten werden für grössere Überbauungen sowie Gebiete mit hoher Dichte die Eckpfeiler bezüglich Gestaltung der Bauten und der Umgebung festgelegt.
- Freiräume sind wichtige Elemente von qualitativ hochwertigen Siedlungen für Mensch und Natur. Freiräume innerhalb der Siedlungsgebiete bleiben erhalten und sollen neben der landwirtschaftlichen Nutzung sowohl Raum für die Naherholung als auch Lebensraum für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten. Sie werden bezüglich ihrer Nutzung gezielt entwickelt und miteinander vernetzt.
- Die aktive Auseinandersetzung mit der Siedlungsqualität wird gefördert und die Chancen der Innenentwicklung werden zielgruppenspezifisch aufgezeigt. Kanton und Gemeinden sensibilisieren dabei die Politik als entscheidende Instanz, die Verwaltung als planende Behörde, die Grundeigentümer als Bauherren sowie die Bauwirtschaft und bieten Hand für eine Zusammenarbeit.

S3: Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern

- Ein kompaktes Siedlungsgebiet und eine Siedlungsentwicklung nach innen werden angestrebt. In erster Linie werden dazu bestehende Potenziale im Bestand genutzt und Baulücken überbaut. In zweiter Linie werden grössere unbebaute Flächen innerhalb des Siedlungskörpers entwickelt.
- Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung soll differenziert verteilt werden. Das grösste Wachstum wird im Hauptzentrum Altdorf angestrebt, etwas reduzierter im Regionalzentrum Erstfeld und in den zentrumsnahen Gemeinden.
- Das Beschäftigtenwachstum wird in Entwicklungsschwerpunkten an geeigneten, mit ÖV, Fuss- und Veloverkehr gut erschlossenen Lagen konzentriert.
- Für die Aufnahme des Bevölkerungswachstums stehen spezifisch dafür vorgesehene Entwicklungsschwerpunkte sowie die Realisierung hoher Dichten an ausgewählten, gut erschlossenen Lagen im Vordergrund. Dabei werden die verkehrlichen Handlungsspielräume berücksichtigt.

- Grosse verkehrserzeugende Einrichtungen werden an gut erschlossenen Lagen angeordnet.

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

- Zur Erhaltung der Funktion von Orts- und Quartierzentren werden Nutzungsmischungen angestrebt. Zur Belebung werden Erdgeschossnutzungen gefördert.
- Der öffentliche Strassenraum wird attraktiv gestaltet und fussgängergerichtet strukturiert.
- Historische Ortskerne werden unter Wahrung ihrer Struktur und Qualitäten erhalten, revitalisiert und sorgfältig aufgewertet.

Abbildung 24: Luftaufnahme von Seedorf



6.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung

Im Bereich Landschaft besteht gemäss der SWOT-Analyse das Risiko von zunehmenden Nutzungskonflikten zwischen Landwirtschaft, Naturschutz und Naherholungsnutzungen. Die Teilstrategien zielen darauf ab, diese Konflikte zu entflechten und zu entschärfen. Die Ziele sehen eine klare Trennung von Siedlung und Landschaft sowie qualitativ hochwertige Freiräume vor. Die Teilstrategien beabsichtigen daher eine gebietsspezifische Stärkung der jeweiligen Funktionen der Landschaft. Insbesondere wird eine Aufwertung der Kulturlandschaft für Mensch und Natur und die Stärkung der Naherholungsnutzung in den entsprechenden Räumen angestrebt. Damit soll die attraktive, abwechslungsreiche Landschaft ihre Funktion als Naherholungsgebiet sowie deren Eignung als Kulturland in den entsprechenden Gebieten behalten. Um die stark trennende Wirkung von Infrastrukturen zu reduzieren sowie die teils fehlende Zugänglichkeit von Naherholungsgebieten zu verbessern, bezwecken die Teilstrategien eine stärkere Vernetzung der unterschiedlichen Räume für Mensch und Tier.

L1: Kulturlandschaft aufwerten

- Die prägende Kulturlandschaft bleibt unverbaut und wird für Mensch, Natur und die produzierende Landwirtschaft aufgewertet. Sie wird soweit möglich für die Naherholung zugänglich gemacht.
- Ein Geflecht aus intensiv bewirtschaftetem Kulturland, naturnahen Landschaftsstrukturen und ökologisch wertvollen Lebensräumen wird erhalten und gefördert.
- Die intensiv genutzten Kulturlandschaften sollen flächenmässig soweit möglich erhalten bleiben, mit punktuellen Eingriffen an Rändern und an Gewässern als Lebensraum für Flora und Fauna aber aufgewertet werden.

L2: Vernetzung fördern

- Bestehende Vernetzungsachsen von Norden nach Süden und quer über den Talboden (West/Ost) werden freigehalten und neue Vernetzungsachsen werden hergestellt.
- Durch gezielte Massnahmen wird die Durchgängigkeit der Vernetzungsachsen für verschiedene Artengruppen gefördert. Bei der Planung von neuen Infrastrukturen werden die Wildtierkorridore berücksichtigt.
- Siedlung und Landschaft werden für Natur und Mensch vielfältig verwoben. Direkte Wege führen in die Landschaft.
- Für zusätzliche Vernetzungen, sowohl für Menschen als auch für Flora und Fauna müssen neben den Aspekten der Naherholung und Ökolo-

gie auch Aspekte des Ortsbildes sowie die Bedürfnisse der landschaftsprägenden Land- und Forstwirtschaft beachtet werden.

L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften

- Die wichtigen Naherholungsgebiete im Talboden und am Seeufer werden im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion und für einen nachhaltigen Tourismus weiterentwickelt. Die Anliegen des Naturschutzes und der (Nah-)Erholung werden aufeinander abgestimmt. Eine naturnah gestaltete Umgebung bietet Raum für eine naturverbundene Erholung.
- In den Naherholungs-Schwerpunkten und entlang den Reussdämmen steht die Erholungsfunktion im Vordergrund. Bedarfsgerechte Infrastrukturen bieten Möglichkeiten für eine aktive Erholung.
- Die Bergflanken und der Grüngürtel im nördlichen Agglomerationsteil haben eine wichtige Bedeutung für die Naherholung im unteren Reusstal. Ihre Funktion wird erhalten und sie werden mit Wanderwegen verbunden. Gut erreichbare Talstationen ermöglichen deren Nutzung.
- Die Anbindung aller Naherholungsgebiete an die Siedlungsgebiete und die Verbindung untereinander wird gestärkt.

L4: Schächenwald entwickeln

- Das Gebiet Schächenwald wird als siedlungsnaher Natur- und Landschaftsraum entwickelt, der Platz für die Natur und die Naherholung bietet.
- Die verschiedenen Nutzungsansprüche werden aufeinander abgestimmt, in verschiedenen Teilen des Schächenwalds stehen unterschiedliche Bedürfnisse im Vordergrund.

Abbildung 25: Siedlungs- und Landwirtschaftsraum Altdorf



6.3 Teilstrategien für die Verkehrsentwicklung

Das Untere Reusstal ist bereits heute von einer hohen Verkehrsbelastung aufgrund des motorisierten Verkehrs betroffen. Die SWOT-Analyse für den Verkehr erwähnt das Risiko einer unerwünschten Verkehrszunahme und der damit verbundenen Zuspitzung der Konflikte (Belastung der Quartiere durch Lärm- und Schadstoffimmissionen, geringes Sicherheitsempfinden, Fahrzeitverzögerungen, Unfälle). Zudem erhöhen die zunehmend individualisierten Mobilitätsbedürfnisse die Anforderungen an ein vielfältiges Verkehrsangebot. Die Ziele hingegen sehen eine Entlastung der Siedlungsräume von (übergeordnetem) Verkehr vor und ein Ausbau von alternativen Verkehrsangeboten zum MIV.

Die Teilstrategien im Bereich Verkehr versuchen die Diskrepanz zwischen trendmässiger Entwicklung und angestrebtem Zielzustand zu verringern. Sie bezwecken insbesondere eine Reduktion der motorisierten Verkehrsbelastung im Unteren Reusstal und die Erhöhung der Siedlungs- und Umweltverträglichkeit des Verkehrs. Mit der Realisierung des Kantonalbahnhofs ergibt sich übergeordnet die Chance, den ÖV im Fernverkehr zu stärken. Von diesem Angebotsausbau profitierend soll der ÖV im Binnenverkehr gegenüber dem MIV deutlich gestärkt werden. Weiter soll das aufgrund der flachen Topografie und räumlichen Nähe vorhandene Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr ausgeschöpft werden. Mit der Realisierung einer neuen West-Ost-Verbindung mit Anschluss an die A2 kann der verbleibende motorisierte Verkehr besser auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt und die Siedlungsgebiete entlastet werden.

V1: Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren

- Der Kantonalbahnhof Altdorf wird durch den Anschluss ans Fernverkehrsnetz zum zentralen Umsteigepunkt der Region.
- Das regionale Busnetz wird auf den Kantonalbahnhof ausgerichtet.
- Die Umsteigebeziehungen auf S-Bahn oder Bus / Postauto werden kurz und attraktiv gestaltet.
- Für Gebiete mit fehlender ÖV-Anbindung werden Park+Ride-Parkplätze zur Verfügung gestellt.

V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern

- Der ÖV wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV für Wege innerhalb der Agglomeration etabliert.
- Die räumliche Abdeckung des Busangebots wird auf ESP, Quartiere mit hoher Nachfrage und Freizeitanlagen ausgerichtet.
- Die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Busangebots wird mit Taktverdichtungen verbessert.

- Die Zuverlässigkeit des Busangebots wird durch eine Entlastung der wichtigen Strassen und Ortsdurchfahrten vom MIV erhöht.
- Bei Konfliktpunkten zwischen MIV und ÖV wird wenn möglich der ÖV bevorzugt.

V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen

- Der MIV und der Schwerverkehr (Güterverkehr) werden auf den übergeordneten Strassen ausserhalb des Siedlungsgebiets gebündelt.
- Die Ortsdurchfahrten und Quartierstrassen werden beruhigt und gestalterisch aufgewertet.
- Grosse verkehrserzeugende Einrichtungen werden so erschlossen, dass die sensiblen Siedlungsgebiete vom Verkehr nicht beeinträchtigt werden.
- Der Tourismusverkehr wird so gelenkt, dass er die sensiblen Siedlungsgebiete nicht beeinträchtigt.

V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern

- Der Veloverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und ÖV für Wege innerhalb der Agglomeration etabliert.
- Es werden durchgängige, sichere und direkte Veloverbindungen geschaffen.
- Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume so gestaltet, dass ein wohlwollendes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel möglich ist.
- Die Verbindungen zur Querung von nationalen Verkehrsinfrastrukturen werden verbessert.
- Veloabstellanlagen mit hoher Qualität werden nachfrageorientiert zur Verfügung gestellt.
- Bei allen Massnahmen ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen

- Es wird ein qualitativ hochwertiges, durchlässiges und engmaschiges Wegenetz für Fuss- und Veloverkehr angeboten.
- Die Verkehrssicherheit wird bei allen Planungen systematisch berücksichtigt.
- Schwachstellen in den Fuss- und Veloverkehrsnetzen werden rasch behoben.

- Die Trennwirkung von Ortsdurchfahrten wird durch eine konfliktarme, einladende Gestaltung und Schaffung von Querungshilfen für den Fuss- und Veloverkehr reduziert.

V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen

- Moderne und sichere Veloabstellanlagen an den Haltestellen des ÖV ermöglichen ein schnelles und unkompliziertes Umsteigen.
- Fuss- und Velowege werden auf die Haltestellen des ÖV ausgerichtet.
- Die Vorteile der kombinierten Mobilität werden bei allen Planungen ausgeschöpft.

V7: Nachfragebeeinflussung verankern

- Mit Hilfe von Kampagnen, Aktionen und Informationen werden bei der Bevölkerung, bei Arbeitgebern, Arbeitnehmenden und Gästen die Möglichkeiten zur kombinierten Mobilität bekannt gemacht und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten angeregt.
- Für bedeutende Freizeit- und Tourismusanlagen werden Mobilitätskonzepte gefordert.
- Die Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen wird bei privaten Planungen berücksichtigt und die Bewirtschaftung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse abgestimmt.

6.4 Teilstrategie zur Zusammenarbeit

Die folgende Teilstrategie versucht, dem von den Beteiligten geäusserten Bedürfnis nach Austausch- und Koordinationsmöglichkeiten unabhängig von den fachspezifischen Planungen Rechnung zu tragen.

Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit

- Kanton und Gemeinden fördern die überkommunale Zusammenarbeit in den Agglomerationsgemeinden und schaffen entsprechende Gefässe.
- Die Datengrundlagen zur Beobachtung der räumlichen Entwicklung werden verbessert.

7 Massnahmen

Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung

Die folgenden Unterkapitel, die Übersichts-Tabelle 3 auf der nächsten Seite sowie die Massnahmenübersicht/-karte im Massnahmenbericht enthalten eine Übersicht über alle Massnahmen des AP URT zu den drei Teilstrategien Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Die Massnahmen tragen zur Erreichung der Ziele und des Zukunftsbildes bei. Es werden weiter zwei übergeordnete verkehrliche Massnahmen aufgeführt, welche entscheidend mit Massnahmen des AP zusammenhängen, aber in der Kompetenz des Bundes liegen. Die Gesamtwirkung des AP URT gemessen an den Wirkungen der Massnahmen wird ebenfalls dargelegt. Alle Details zu den Massnahmen befinden sich in den Massnahmenblättern im Massnahmenbericht. Die Massnahmen sind nach Teilstrategien und aufsteigender Nummerierung geordnet.

Massnahmenkategorien

Die Massnahmen werden bezüglich ihrer Relevanz, des Umsetzungszeitpunkts und der Mitfinanzierbarkeit kategorisiert:

- **Eigenleistungen** sind von hoher Bedeutung für das AP URT. Sie werden vom Bund aber nicht mitfinanziert, entweder weil es keine infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen sind oder ihre Wirkungen lokal sehr beschränkt bleiben. Bei Einzelmassnahmen entspricht der Umsetzungszeitpunkt den unten aufgeführten A- oder B-Horizonten. Bei **Daueraufgaben**, welche ebenfalls zu dieser Kategorie gehören, gibt es keinen konkreten Zeitpunkt, weil sie in den laufenden Planungen immer zu beachten sind.
- Die Relevanz von **A-Massnahmen** für das AP URT ist gross, weshalb sie dem Bund zur Mitfinanzierung im Zeitraum 2019 bis 2022 beantragt werden. Sie haben einen hohen Reifegrad und ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Bau- und Finanzreife sollte innerhalb von vier Jahren nach Annahme der Programmbotschaft zur entsprechenden Freigabe der Mittel erreicht werden.
- **B-Massnahmen** sind ebenfalls wichtig für das AP URT, sie sind aufgrund des fehlenden Reifegrads oder eines noch zu optimierenden Kosten-Nutzen-Verhältnis erst in der folgenden darauffolgenden Vierjahresperiode 2023-2026 bau- und finanzreif.
- Für das AP URT (noch) nicht prioritär sind **C-Massnahmen**. Sie weisen entweder ein ungenügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, so dass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung noch nicht möglich ist. Diese Massnahmen bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen.

Massnahmen zur Zusammenarbeit nicht inhaltlicher Art

Die beiden Massnahmen zur Teilstrategie „Zusammenarbeit“ sind aufgrund ihrer Wirkung auf einer anderen, nicht fachlichen Ebene in der folgenden Tabelle nicht enthalten, sondern in Kapitel 7.4 beschrieben.

Tabelle 3: Teilstrategien und Massnahmen S=Siedlung, L=Landschaft, üM=übergeordnet, IM=Intermodalität, ÖV=öffentlicher Verkehr, FV=Fuss- und Veloverkehr, MIV=motorisierter Individualverkehr, GV=Gesamtverkehr

M-Nr.	S1	S2	S3	S4	L1	L2	L3	L4	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
S3.1	<input checked="" type="checkbox"/>														
S3.2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>												
S3.3		<input checked="" type="checkbox"/>													
S3.4				<input checked="" type="checkbox"/>											
S3.5			<input checked="" type="checkbox"/>												
S3.6		<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>								
S3.7		<input checked="" type="checkbox"/>													
L3.1					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>									
L3.2						<input checked="" type="checkbox"/>									
L3.3							<input checked="" type="checkbox"/>								
L3.4								<input checked="" type="checkbox"/>							
L3.5							<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
üM3.1									<input checked="" type="checkbox"/>						
üM3.2											<input checked="" type="checkbox"/>				
IM3.1									<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
IM3.2									<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
IM3.3										<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>	
IM3.4										<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>	
ÖV3.1									<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.1											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.2											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.3											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.4											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.5											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.6											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
FV3.7											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
MIV3.1		<input checked="" type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>				
MIV3.2											<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>
GV3.1											<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.2		<input checked="" type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>				
GV3.3		<input checked="" type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>				
GV3.4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
GV3.5		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
GV3.6				<input checked="" type="checkbox"/>							<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.7				<input checked="" type="checkbox"/>							<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.8		<input checked="" type="checkbox"/>									<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.9				<input checked="" type="checkbox"/>							<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.10				<input checked="" type="checkbox"/>							<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.11				<input checked="" type="checkbox"/>							<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
GV3.12														<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

7.1 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung

Für die Siedlungsentwicklung sind sieben Massnahmen entwickelt worden und für die Umsetzung vorgesehen (Tabelle 4):

Tabelle 4: Massnahmen für die Siedlungsentwicklung

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
S3.1	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung (2019 – 2023)
S3.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	Gemeinden Altdorf, Bürglen, Flüelen, Schattdorf	Eigenleistung (2019 – 2026)
S3.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	Gemeinden Altdorf, Erstfeld, Silenen, Kanton Uri	Eigenleistung (2019 – 2026)
S3.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung	Gemeinden	Eigenleistung (2023 – nach 2026)
S3.5	Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte	Gemeinden Silenen, Schattdorf, Erstfeld, Altdorf, Flüelen, Kanton Uri	Eigenleistung (2023 – 2026)
S3.6	Konzept „Förderung Siedlungsökologie“	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung (vor 2019)
S3.7	Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern	Kanton Uri (ARE)	Daueraufgabe

Bezug zu Teilstrategien

Die Massnahmen zielen insgesamt auf eine Begrenzung des Siedlungswachstums ab, beabsichtigen die Konzentration der Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen und streben eine qualitätsvolle Siedlungsverdichtung sowohl aus architektonisch städtebaulicher wie auch aus funktionaler Sicht an. Die Siedlungsbegrenzungslinien des KRP sind zentral für die Eingrenzung des Siedlungswachstums. Die Siedlungsränder sollen hohen landschaftsästhetischen Anforderungen genügen und für Mensch und Natur durchlässig sein. Im Rahmen des „Konzepts zur Förderung der Siedlungsökologie“ wird aufgezeigt, wie dies erreicht wird. Dabei werden auch die für das Untere Reusstal typischen, oft am Siedlungsrand verlaufenden Natursteinmauern saniert und erhalten.

Gezielte Verdichtung, Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere und Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung

In den Verdichtungsgebieten (V-Gebiete) wird eine qualitätsvolle Innentwicklung und Verdichtung ermöglicht. Die Verdichtung findet an Lagen statt, die sich durch grosse Innenentwicklungspotenziale und eine hohe ÖV-Erschliessungsgüte auszeichnen. Die Siedlungsentwicklung soll jedoch nicht nur hohen architektonischen Qualitätsanforderungen genügen, sondern auch eine hohe funktionale Qualität aufweisen. In den bezeichneten Gebieten zur Stärkung der Zentrumsfunktion (Z-Gebiete), sollen mit der gezielten Ermöglichung von Mischnutzungen und Erdgeschossnutzungen

bestehende zentralörtliche Funktion erhalten oder gestärkt werden. Dies trägt zu lebendigen Ortszentren bei und ermöglicht kürzere Wege innerhalb der Agglomeration. Schliesslich werden sanierungsbedürftige Gebiete (Q-Gebiete) bezeichnet, in denen Sanierungsmassnahmen oder die Förderung der baulichen Erneuerung durch entsprechende Planungsprozesse die Siedlungsqualität verbessern sollen.

Entwicklungsschwerpunkte

Die zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung soll räumlich konzentriert in den bezeichneten ESP stattfinden. Sie sind im KRP bezeichnet und werden im Rahmen des AP URT präzisiert. Dabei steht fest, dass die ESP unterschiedliche Standortprofile aufweisen und gemäss diesen weiterentwickelt werden sollen. Die ESP Wohnen, Dienstleistungen und Tourismus befinden sich an Standorten mit guter ÖV-Anbindung. Die ESP Gewerbe und Industrie liegen an räumlich zweckmässigen Lagen, die auch mit dem MIV gut und direkt vom übergeordneten Verkehrsnetz erreichbar sind. Damit kann der Verkehr gebündelt und ausserhalb von sensiblen Siedlungsgebieten abgewickelt werden. Die Realisierung der ESP richtet sich nach der tatsächlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung.

7.2 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung

Für die Landschaftsentwicklung sind fünf Massnahmen entwickelt worden und für die Umsetzung vorgesehen (Tabelle 5):

Tabelle 5: Massnahmen für die Landschaftsentwicklung

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
L3.1	Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung (vor 2019)
L3.2	Erarbeitung Vernetzungskonzept	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung (vor 2019)
L3.3	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald	Kanton Uri (AFJ)	Eigenleistung (2019 – 2022)
L3.4	Vernetzungsmassnahmen Schächengewald	Kanton Uri (verschiedene Ämter)	Eigenleistung (2019 – 2026)
L3.5	Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete	Kanton Uri (ARE)	Eigenleistung (vor 2019)

Bezug zu Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung

Mit diesem Bündel von Massnahmen werden die Teilstrategien im Bereich Landschaft umgesetzt. Die Teilstrategien zielen auf den Erhalt und die Aufwertung der Kulturlandschaft, auf die Stärkung der Naherholungsnutzung in den entsprechenden Räumen sowie auf die stärkere Vernetzung der unterschiedlichen Landschaftsräume für Mensch und Natur ab.

Vernetzungskonzept,
Vernetzung Schächenwald und
Naherholungsgebiet Bodenwald

Die starke Trennwirkung der Infrastrukturen wirkt sich im Unteren Reusstal erheblich auf die Landschaftsqualität aus. Mehrere Massnahmen bezwecken eine Reduktion dieser Trennwirkung sowohl für Flora und Fauna als auch für den Menschen. In Bezug auf Flora und Fauna wird ein Vernetzungskonzept erarbeitet, das die wichtigsten artenspezifischen Vernetzungsachsen im Agglomerationsgebiet bezeichnet und Schritte zur Erhaltung und Aufwertung dieser Achsen aufzeigt. In Bezug auf die Landschaftsnutzung durch den Menschen soll insbesondere der Bodenwald in seiner Naherholungsfunktion aufgewertet und besser an die Siedlung angebunden werden. Auch der Schächenwald, der heute kaum als Naherholungsgebiet nutzbar und nur schlecht mit den angrenzenden Lebensräumen vernetzt ist, soll besser zugänglich gemacht werden. Eine Analyse des Wegnetzes, das die Naherholungsgebiete untereinander und mit dem Siedlungsgebiet verbindet soll die verbleibenden Defizite über den gesamten Perimeter der Agglomeration aufzeigen und Schritte zu deren Behebung definieren.

Konflikt Nutzungs- und
Erhaltungsansprüche mildern

Aufgrund der räumlichen Begrenzung durch die Talflanken gilt es im unteren Reusstal auch Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungs- und Erhaltungsansprüchen zu klären. Sowohl der Bodenwald als auch der Schächenwald sind ökologisch wertvolle Gebiete. Die Massnahmen in diesen Bereichen sehen aus diesem Grund auch die Stärkung der ökologischen Funktion vor, beispielsweise durch eine zeitliche oder räumliche Einschränkungen der Naherholungsnutzung und eine gezielte Lenkung der Erholungssuchenden in bestimmten Bereichen des Boden- und Schächenwalds. Die Nutzung und Erhaltung des gesamten Grüngürtels im nördlichen Agglomerationsgebiet werden dabei ebenfalls beachtet.

Landwirtschaft

Die Landwirtschaft im unteren Reusstal nimmt eine bedeutende Stellung ein. Sie ist jedoch aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche unter Druck. Die Kulturlandflächen sollen daher erhalten werden. Die intensive Nutzung des Kulturlands schränkt allerdings deren ökologischen Wert zunehmend ein. Mit gezielten Aufwertungsmassnahmen sollen Kulturlandflächen vor allem an deren Rändern mehr Lebensraum für wildlebende Tier- und Pflanzenarten bieten.

7.3 Massnahmen für die Verkehrsentwicklung

Das AP URT enthält 26 Massnahmen(-pakete) gegliedert in fünf Bereiche: Intermodalität (IM), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr (FV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Gesamtverkehr (GV). Hinzu kommen zwei übergeordnete Massnahmen (üM), deren Realisierung Bedingung ist für die Umsetzung weiterer Massnahmen auf Ebene der Agglomeration.

7.3.1 Übergeordnete Verkehrsmassnahmen

Die beiden übergeordneten verkehrlichen Massnahmen sind für das AP von sehr hoher Bedeutung. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung werden diese nicht durch Bundesbeiträge im Rahmen der AP mitfinanziert. Die Gesamtverantwortung der Massnahmen liegt beim Bund.

Tabelle 6: übergeordnete Verkehrsmassnahmen für MIV und ÖV

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
üM3.1	Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten	SBB, BAV	2019 – 2022
üM3.2	Halbanschluss A2 Altdorf Süd	ASTRA	2019 – 2022

Massnahmen in Bezug zu Zukunftsbild und Teilstrategien

Der Kantonalbahnhof Altdorf ist das massgebliche Element im Zukunftsbild und den Teilstrategien zur Verkehrsentwicklung. Mit dem Ausbau der Perrons können künftig lange Fernverkehrszüge in Altdorf halten. Zusammen mit den weiteren S-Bahnhalten und der Ausrichtung des Busnetzes auf den Kantonalbahnhof Altdorf wird dieser zur zentralen ÖV-Drehscheibe der Agglomeration.

Der Halbanschluss A2 bei Altdorf ist ein unverzichtbarer Teil der neuen West-Ost-Verbindungsstrasse, welche im Speziellen die Siedlungsräume von Altdorf vom Verkehr entlastet. Dadurch ergibt sich mehr Handlungsspielraum für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV im Siedlungsgebiet. Aus diesem Grund beinhaltet das Zukunftsbild die WOV als optimale Ergänzung des Strassennetzes im Einklang mit den Teilstrategien für die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung.

7.3.2 Intermodalität

Das AP URT enthält vier Massnahmen zur Etablierung und Verbesserung der multimodalen Drehscheiben, welche den verschiedenen Verkehrsmitteln zu Gute kommen (Tabelle 7).

Tabelle 7: Massnahmen Intermodalität

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
IM3.1	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
IM3.2	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
IM3.3	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	Kanton Uri (AfT)	B (2023 – 2026)
IM3.4	Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg	Kanton Uri (AfT)	C (nach 2026)

Zentrale Drehscheibe am Bahnhof Altdorf

Mit den Massnahmen zur Intermodalität gewährleistet die Agglomeration, dass die Vorteile des Ausbaus des Bahnhofs Altdorf zum Fernverkehrshalteteppunkt vollumfänglich genutzt werden können und der Modal Split dadurch zugunsten des ÖV und der kombinierten Mobilität beeinflusst werden kann. Mit den zusätzlichen Massnahmen in Kompetenz von Priorität und Agglomeration am Kantonalbahnhof Altdorf wird die Infrastruktur optimal ausgebaut, so dass insbesondere für Zufussgehende, Velofahrende und ÖV-Reisende attraktive und komfortable Reiseketten möglich sind.

Drei weitere ÖV-Drehscheiben in der Agglomeration

Der Kantonalbahnhof in Altdorf wird künftig das Herz des ÖV in der Agglomeration darstellen. Ergänzt wird dieser aber durch drei weitere wichtige ÖV-Drehscheiben in Flüelen (Zug – Bus – Schiff), Erstfeld (Zug – Bus) und Amsteg (Bus – Bus). In Erstfeld und Amsteg sind Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen vorgesehen. Die Infrastruktur am Bahnhof Flüelen entspricht bereits heute den Anforderungen und muss daher nicht angepasst werden. Längerfristig kann sich die Situation in Flüelen ändern, wenn eine Bahnumfahrung von Flüelen realisiert wird.

7.3.3 Öffentlicher Verkehr

Im öffentlichen Verkehr wird im Rahmen des AP URT keine Massnahme zur Mitfinanzierung beantragt. Jedoch ist eine Massnahme in Eigenleistung vorgesehen (Tabelle 8):

Tabelle 8: Massnahme öffentliche Verkehr

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
ÖV3.1	Umsetzung Buskonzept 2021	Kanton Uri (AWöV, AfT)	Eigenleistung (2019 – 2022)

Ausrichtung Busnetz auf Kantonalbahnhof

Mit der Etablierung des Kantonalbahnhofs in Altdorf wird das Busnetz im unteren Reusstal auf den Kantonalbahnhof ausgerichtet. Das Buskonzept steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den infrastrukturellen Massnahmen. Damit unterstützt das Buskonzept das Zukunftsbild und die Teilstrategien.

Exkurs: Kantonalbahnhof

Im Rahmen des Projekts „Raumentwicklung Unteres Reusstal“ (REUR, Exkurs Kapitel 2.2.1) wurde aufgezeigt, dass der bestehende Bahnhof Altdorf der bevorzugte Standort für den zukünftigen Kantonalbahnhof ist. Der Standort eignet sich insbesondere wegen seiner zentralen Lage im Unteren Reusstal, aber auch weil er kurz- wie auch langfristig an der Hauptlinie der Bahn durch den Urner Talboden liegt. Ausserdem wird der Bahnhof Altdorf aufgrund der NEAT langfristig der einzige Bahnhof im Kanton Uri bleiben, der sowohl von Zügen, die auf der Gotthard-Basislinie, als auch von Zügen, die auf der Gotthard-Bergstrecke verkehren, bedient wird. Aus diesem Grund soll der Bahnhof Altdorf zur kantonalen Verkehrsdrehscheibe für den Öffentlichen Verkehr aufgewertet werden. Die Aufwertung und der Ausbau beinhaltet verschiedene Teilprojekte:

- Um die Umsteigebeziehungen beim ÖV zu verbessern, wird das Buskonzept schrittweise bis 2021 auf den Kantonalbahnhof ausgerichtet.
- Die Vorplätze des Bahnhofs sollen umgestaltet werden damit sie Fussgängern und Velofahrenden das Queren besser ermöglichen.
- Neue Buserminals im Osten und Westen sollen Haltestellen für die Busse zur Verfügung stellen.
- Die Verlängerung der Personenunterführung soll die Verbindung zwischen Ost und West verbessern.

Der Ausbau führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Gebiets um den Bahnhof, sowohl für Wohn- und Mischnutzungen als auch für Gewerbe- und Industrienutzungen. Im Rahmen der Planungen zum Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden werden die Rahmenbedingungen geschaffen, um dieses Potenzial auszunützen.

7.3.4 Fuss- und Veloverkehr

Im Rahmen des AP URT wird die Umsetzung von sieben Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen vorgesehen, wobei es sich bei FV3.1, FV3.2 und FV3.6 um Massnahmenpakete handelt (Tabelle 9).

Tabelle 9: Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
FV3.1	Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen (Massnahmenpaket)	Gemeinden	A (2019 – 2022)
FV3.2	Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)	Kanton Uri (AfT)	Eigenleistung (2019 – 2022)
FV3.3	Velonetzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse)	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
FV3.4	Rad-/Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof)	Kanton Uri (AfT), Gemeinden Altdorf und Seedorf	A (2019 – 2022)
FV3.5	Veloführung Abschnitt Halban-schluss - Attinghausen	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
FV3.6	Veloverkehrskonzept mittelfristige Massnahmen (Massnahmenpaket)	Kanton Uri (AfT), Gemeinden	B (2023 – 2026)
FV3.7	Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)	Kanton Uri (AfT), Gemeinden	C (nach 2026)

Bezug der Massnahmen zum Zukunftsbild und den Teilstrategien

Um künftig im Siedlungsgebiet eine siedlungsverträgliche Mobilität leben zu können (Zukunftsbild Kapitel 4), braucht es ein gutes Fuss- und Velowegnetz innerhalb und zwischen den Siedlungsräumen. Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr tragen zur Förderung des Binnenverkehrs mit dem Velo (Teilstrategie V4) und zum vernetzten Mobilitätsangebot (Teilstrategie V6) bei. Bei den Massnahmen wird hoher Wert auf die Sicherheit für Zufussgehende und Velofahrende gesetzt, so dass sich die Verkehrsteilnehmer sicher fühlen (Teilstrategie V5).

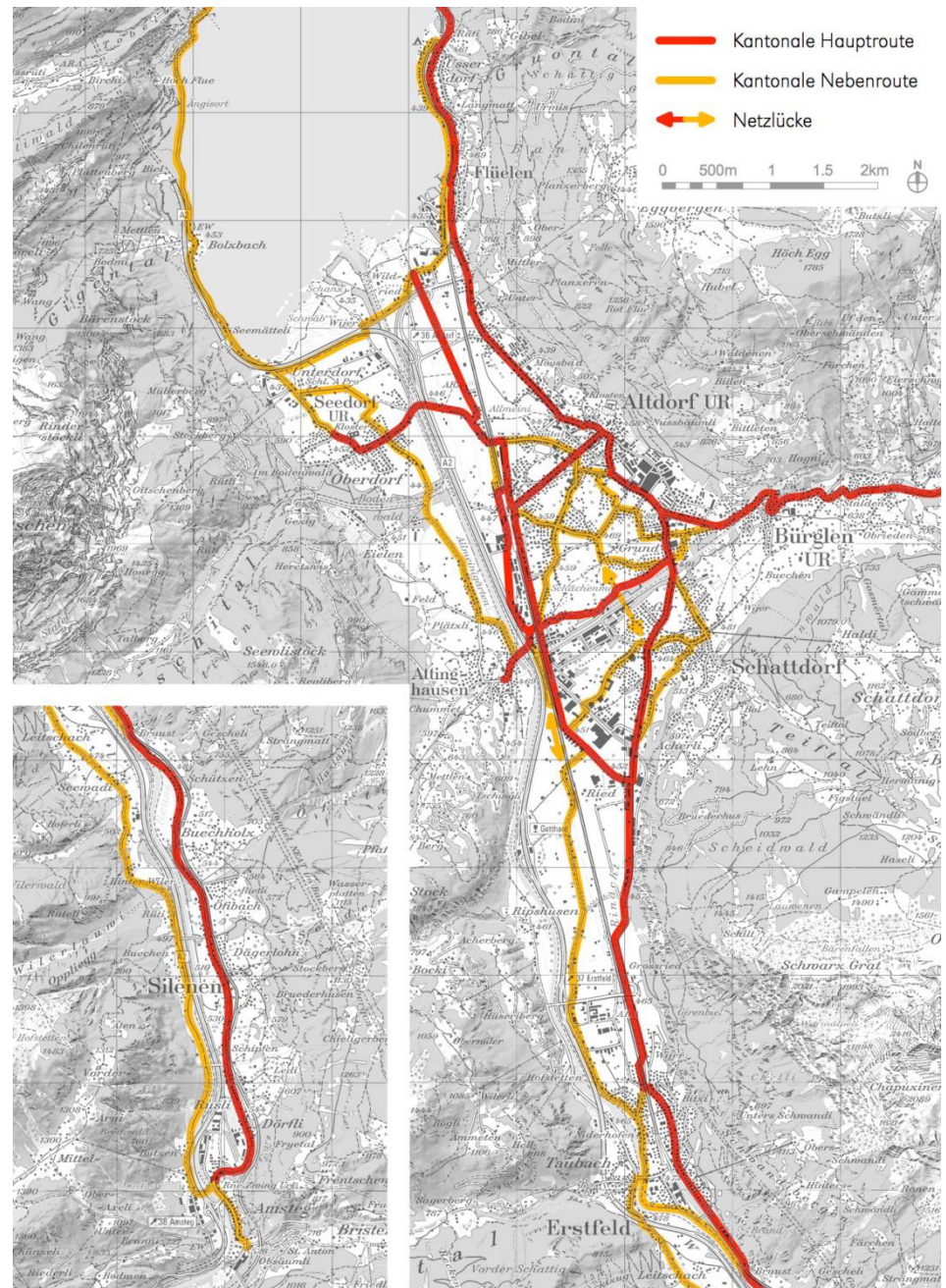
Kantonales Veloroutennetz

Das AfT hat in Koordination mit den Gemeinden ein kantonales Veloroutennetz mit Haupt- und Nebenrouten sowie Netzlücken definiert (Abbildung 26). Die Massnahmen im AP URT richten sich einerseits auf die Schliessung der Lücken und den Ausbau der Veloinfrastrukturen und andererseits auf die Behebung von Schwachstellen. Zu den Velorouten gehören schliesslich auch gute und sichere Veloabstellanlagen/-plätze, da diese immer den Anfangs- und Endpunkt einer Verbindung ausmachen und einen Velofahrenden dazu bewegen können, das Velo zu nehmen oder nicht.

Weitere Informationen
Veloverkehr

Weitere Informationen zum Veloverkehr finden sich im nachfolgenden Exkurs, in den Massnahmenblättern (Massnahmenbericht) und im Beilagebericht „Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal“ zum AP URT.

Abbildung 26: Kantonales
Veloroutennetz



Exkurs: Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal

Als Inputbericht für das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Unteres Reusstal wurde 2009 ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet. Für das neue Veloverkehrskonzept sind nun diese Analyse-, Massnahmen- und Netzpläne sowie die Massnahmenblätter überarbeitet worden. Dabei wurden die Gemeinden der Agglomeration Unteres Reusstal, Verbände (TCS, VCS) und diversen Amtsstellen verschiedener Direktionen des Kantons Uri im Rahmen von zwei Workshops in die Erarbeitung des neuen Veloverkehrskonzepts miteinbezogen.

Das Veloverkehrskonzept hat sich zum Ziel gesetzt, die bereits heute vorhandenen Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme auf den Strassen der Agglomeration durch eine Verlagerung des MIV hin zum Fuss- und Veloverkehr zu entschärfen. Der Fuss- und Veloverkehr braucht weniger Platz und hat somit positive Effekte auf die Umwelt, da keine Abgase und kein Lärm entstehen. Bei der Konzeption der Massnahmen resp. Infrastrukturen wurden die Bedürfnisse des Fussverkehrs ebenfalls berücksichtigt (z.B. kombinierter Rad-/Gehweg).

Für die Erarbeitung des künftigen Velonetzes wurden einheitliche Kriterien für Radweg, Radstreifen und Mischverkehr definiert (basierend auf VSS Normen) und das heutige Velonetz basierend auf den künftigen Verkehrsdaten 2025 (inkl. WOV) in Qualitätsstufen eingeteilt. Ergänzt wurde die Analyse durch eine umfassende Mängelkarte und Auswertung der Unfallstatistik.

Wie es in der Netzkonzeption üblich ist, wurden zur Ermittlung der Quellen und der Ziele des Veloverkehrs die heutige Bevölkerungsdichte sowie die Beschäftigungsdichte berücksichtigt. Daraus wurden Wunschlinien getrennt nach Alltags- und Freizeitverkehr erstellt und unterschieden, ob es sich um wichtige kommunale oder kantonale Ziele handelt.

Ins Veloroutennetz flossen schliesslich die Ergebnisse der Analyse, die Grundlagen der Planung von Velorouten sowie die entwickelten Wunschliniennetze ein. Bei der Umlegung des Wunschliniennetzes „Alltagsverkehr (Arbeit, Versorgung, Schule)“ wurde insbesondere auf die Direktheit der Wege geachtet. Für den Freizeitverkehr hingegen wurden die optische Attraktivität und die Sicherheit für spezielle Benutzergruppen (wie z.B. kleine Kinder) höher gewichtet. Bestehende Veloinfrastrukturen und nationale Velorouten (SchweizMobil) wurden berücksichtigt. Das neue kantonale Veloroutennetz weist eine Unterteilung in Haupt- und Nebenrouten auf.

Für das neue Veloroutennetz wurden Massnahmen entwickelt und je nach Bedeutung priorisiert. Im AP URT wurden schliesslich die Massnahmen mit hoher Priorität aufgenommen.

7.3.5 Motorisierter Individualverkehr

Es sind zwei MIV-Massnahmen für die Umsetzung im AP URT vorgesehen (Tabelle 10).

Tabelle 10: Massnahmen für den MIV

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
MIV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)	Kanton Uri (Aft)	A (2019 – 2022)
MIV3.2	Optimierung Parkieranlagen Altdorf	Gemeinde Altdorf	Eigenleistung (2023 – 2026)

Entlastung Siedlungsräume durch WOV

Die neue Entlastungsstrasse als West-Ost-Verbindung (WOV) ist eine zentrale Massnahme des AP URT: Die Verlagerung des Verkehrs von den Ortsdurchfahrten auf die WOV erhöht die Aufenthaltsqualität der Siedlungsräume, stärkt dadurch das urbane Rückgrat und ermöglicht attraktive städtebauliche Achsen (Zukunftsbild Kapitel 4). Die positive Wirkung der Strasse für die ganze Agglomeration kann sich nur mit den komplettierenden flankierenden Sofortmassnahmen, Umbauten an Knoten und der Umgestaltung der Gotthardstrasse in Altdorf und Schattdorf entfalten. Diese Massnahmen sind im nächsten Abschnitt zum Gesamtverkehr beschrieben. Weiter ist für die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf übergeordnete Strassen der Halbanschluss A2 Altdorf Süd ebenfalls zwingend, da die WOV über den Anschluss mit der Nationalstrasse verknüpft ist.

Weitere Informationen WOV

Weitere Informationen zur WOV und den dazugehörigen flankierenden Massnahmen finden sich im nachfolgenden Kasten, in den Massnahmenblättern (Massnahmenbericht) und im Beilagenbericht „Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV)“ zum AP URT.

Optimierung Parkieranlagen Altdorf

Ein zweckmässiges Parkplatzmanagement für die Gemeinde Altdorf setzt sich die zweite MIV-Massnahme zum Ziel. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze soll die Nachfrage gedrosselt werden. Die Standorte sollen zudem so gewählt werden, dass möglichst wenig MIV durch das Zentrum von Altdorf fährt, dieses Anliegen betrifft insbesondere auch die Reiseumfahrungen.

Exkurs: West-Ost-Verbindung (WOV)

Seit den 1950er Jahren steht die Frage im Raum, wie das Strassennetz im unteren Reusstal besser organisiert werden kann. Als 1973 die Autobahn A2 zwischen Flüelen und Erstfeld eröffnet wurde, verlagerte sich der grossräumige Transitverkehr von der Gotthardstrasse auf die Autobahn. Die zunehmende Motorisierung, die Siedlungsentwicklung und die Zunahme des Tourismusverkehrs führten jedoch rasch wieder zu hohen Verkehrsbelastungen auf der Gotthardstrasse.

Eine deutliche Verkehrsentlastung auf der Gotthardstrasse bildet die zentrale Voraussetzung für eine Aufwertung des Siedlungskerns im unteren Reusstal und das Ausschöpfen von Entwicklungspotenzialen. Die engen Verhältnisse auf der in den Zentren über historische Gassen führenden Hauptstrasse verursachen für den MIV, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr erhebliche Probleme: schlechte Erreichbarkeit, zunehmender Ausweichverkehr, ungenügende Zuverlässigkeit der öffentlichen Linienbusse sowie Behinderungen für Velos und Fussgänger. Die Aufenthalts- und die Lebensqualität im Zentrum des Urner Hauptsiedlungsgebiets nehmen stetig ab. Dies wirkt sich zunehmend negativ auf den Tourismus und das örtliche Gewerbe (Gastronomie, Detailhandel) aus.

Im Jahr 1994 wurden die Umfahrungsmöglichkeiten des Siedlungsgebiets im Unteren Reusstal erstmals systematisch analysiert. Als Grundelement wurde eine neue West-Ost-Verbindung (Umfahrung Schächenwald) vorgeschlagen, jedoch nicht verbindlich festgelegt.

Im Regierungsprogramm 2004 bis 2008 hat der Regierungsrat das Ziel formuliert, das kantonale Zentrum im unteren Reusstal als Wirtschaftsstandort zu stärken. Er hat ein Testplanungsverfahren durchgeführt, um die wünschbare Raumentwicklung und die Entwicklungsspielräume aufzuzeigen (REUR, Exkurs Kapitel 2.2). Darauf aufbauend wurden die Ziele für ein regionales Gesamtverkehrskonzept formuliert. Mit der Weiterentwicklung des Strassensystems sollen einerseits bestehende Engpässe und Konflikte zwischen Siedlungsentwicklung und Strassenverkehr sowie zwischen Strassenverkehr und anderen Verkehrstypen bewältigt und andererseits die Erschliessung der zukünftigen Siedlungsentwicklung sichergestellt werden.

Nach einer breiten Variantenuntersuchung wurden im Jahr 2011 als Hauptmassnahmen ein neuer Halbanschluss A2 im Bereich Altdorf West / Attinghausen und eine neue Verbindung zwischen diesem und der Gotthardstrasse beim Schächen (West-Ost-Verbindung WOV) festgelegt und anschliessend im KRP festgesetzt. Andere früher diskutierte Lösungen, insbesondere eine Kernumfahrung Altdorf schieden als nicht mehr realisierbar aus, da das benötigte Land zwischenzeitlich überbaut wurde und die städtebaulichen Eingriffe bei Tunnellösungen unverhältnismässig sowie auch nicht finanzierbar sind.

Parallel dazu hat das ASTRA die Zweckmässigkeit des Halbanschlusses anerkannt und dessen Realisierung als Bundesprojekt zugesichert. Voraussetzung ist, dass der Kanton Uri die WOV beschliesst und realisiert, da beide Projekte in einem engen funktionalen Zusammenhang stehen und nur zusammen in erheblichem Umfang zur Lösung lokaler und regionaler Verkehrsprobleme beitragen werden.

Auf der Grundlage des rGVK 2011 wurden weitere Abklärungen zur WOV durchgeführt, die zum Ergebnis kamen, dass Flankierende Massnahmen (FlaMa) in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf für die Erreichung der Ziele des rGVK unabdingbar sind.

Eine vertiefte Wirkungsanalyse hat die deutlich positive Wirkung der WOV inkl. FlaMa bestätigt: die Qualität des Gesamtverkehrssystems wird massgebend verbessert, die siedlungsplanerischen Zielsetzungen werden vollumfänglich erfüllt und die verbesserte Erschliessung fördert die Wirtschaftsentwicklung. Deutliche Verbesserungen ergeben sich bezüglich Lärm und Luft entlang der heutigen Hauptachse. Einzig die Qualität des Schächenwalds als Erholungsraum und sein Potenzial für den Austausch der Arten werden durch die WOV gestört. Entsprechende Ersatzmassnahmen sind deshalb vorgesehen.

Auf der Basis des gesamtheitlichen Planungsprozesses „Raumentwicklung Unteres Reusstal“ (REUR, Kapitel 2.2) ist es gelungen, die Chancen für die Region mit der Bestvariante WOV darzulegen und die WOV im Grenzgebiet der Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf festzulegen. In der Volksabstimmung vom 18. Oktober 2015 erhielt der Kanton die Zustimmung des Urner Stimmvolkes zum Bau der WOV. Im Rahmen der Projektierung werden derzeit die FlaMa konkretisiert und deren Umsetzung abschliessend geregelt.

Die WOV bildet die verkehrliche Voraussetzung, um das mit dem AP URT angestrebte Zielbild aufgewerteter Siedlungskerne und die geordnete Siedlungsentwicklung im unteren Reusstal zukunftstauglich umzusetzen.

7.3.6 Massnahmen Gesamtverkehr

Im Rahmen des AP URT sind zwölf Massnahmen vorgesehen, welche alle Verkehrsmittel betreffen. Diese Massnahmen werden unter dem Titel Gesamtverkehr zusammengefasst (Tabelle 11):

Tabelle 11: Massnahmen
Gesamtverkehr

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
GV3.1	Neubau Knoten Schächen - Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
GV3.2	Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
GV3.3	Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe)	Kanton Uri (AfT)	A (2019 – 2022)
GV3.4	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe)	Kanton Uri (AfT), Gemeinde Altdorf	B (2023 – nach 2026)
GV3.5	Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf	Gemeinde Altdorf	Eigenleistung (vor 2019)
GV3.6	Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen	Kanton Uri (AfT)	Eigenleistung (vor 2019)
GV3.7	Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf	Gemeinde Schattdorf	B (2023 – 2026)
GV3.8	Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf	Kanton Uri (AfT)	Eigenleistung (vor 2019)
GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts	Kanton Uri (AfT), Gemeinde Seedorf	A (2019 – 2022)
GV3.10	Umgestaltung Gotthardstrasse - Erstfeld	Kanton Uri (AfT)	C (nach 2026)
GV3.11	Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse - Erstfeld	Kanton Uri (AfT)	C (nach 2026)
GV3.12	Mobilitätsmanagement	Gemeinden und Kanton Uri	Eigenleistung (ab 2016)

Gesamtverkehr in Bezug
auf Teilstrategien

Die Gesamtverkehrsmassnahmen sind von besonderer Bedeutung, da sie gleich mehrere Verkehrsmittel positiv beeinflussen. Damit unterstützen die Massnahmen u.a. verschiedene Teilstrategien der Siedlungsentwicklung.

Flankierende Massnahmen WOV

Die Massnahmen GV3.1 – GV3.4 und GV3.8 stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit der WOV und unterstützen als Flankierende Massnah-

men deren Wirkung. Weitere Informationen zur WOV und den ergänzenden Massnahmen sind in Kapitel 7.3.5 und im Begleitbericht zum AP URT über die WOV enthalten.

Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Die Beeinflussung der Einstellung und des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung ist neben der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Mit dem Mobilitätsmanagement (GV3.12) soll ein Umdenken bei den Mobilitätsbenützern angeregt werden. Der Anteil des MIV ist zu Gunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu reduzieren.

7.4 Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit

Für die Verbesserung und Förderung der Zusammenarbeit der Gemeinden, des Kantons und weiteren Akteuren ist eine Massnahme zur Umsetzung im AP URT vorgesehen (Tabelle 12):

Tabelle 12: Massnahme zur Verbesserung der Zusammenarbeit

Massnahmen-Nr.	Massnahmentitel	Massnahmenträger	Priorität
Z3.1	Dialogplattform Agglomeration	Kanton Uri, Gemeinden	Eigenleistung (ab 2016)
Z3.2	Verdichtung Mikrozensus 2020	Kanton Uri, Bund	Eigenleistung (2019 – 2022)

Zusammenarbeit intensivieren

Mit dem Aufbau einer Dialogplattform für die Agglomeration wird ein Gefäss geschaffen, welches die Zusammenarbeit, Koordination und letztlich das Lernen voneinander unterstützt und somit im Einklang mit dem Zukunftsbild wie auch den Teilstrategien (Z1, Kapitel 6.4) steht.

Datenbasis verbessern für kommende Agglomerationsprogramme

Mit der Verdichtung des Mikrozensus Verkehr 2020 in der nächsten Erhebung werden die Grundlagen für die Analyse des aktuellen Modal Splits verbessert und längerfristig auch die Basis für das periodische Monitoring und Controlling des Verkehrsverhaltens in der Agglomeration Unteres Reusstal gelegt. Damit wird auf den im Kapitel 3.1.3 dargelegten Umstand der fehlenden Datengrundlagen reagiert.

7.5 Wirkung der Massnahmen

Die Gesamtwirkung des AP URT wird durch den Bund anhand der vier Wirksamkeitskriterien beurteilt (Kapitel 1.1). Für alle Massnahmen ist in den Massnahmenblättern der positive Beitrag bezüglich eines Wirkungskriteriums ersichtlich (Massnahmenbericht). In Tabelle 13 werden den Wirkungskriterien inkl. Unterkriterien die wichtigsten Massnahmen zugeordnet.

Tabelle 13: Massnahmen mit positivem Betrag zur Wirkung des AP

Wirksamkeits- / Unterkriterium	Wichtigste Massnahmen
WK1 Qualität des Verkehrssystems verbessert	
1. Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr	FV3.1 Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof) FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbanschluss A2 - Attinghausen
2. Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	IM3.1 und IM3.2 Multimodale Drehscheiben Bahnhof Altdorf West und Ost ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021
3. Verbesserung des Strassennetzes	MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) GV3.1 Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) GV3.3 Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe) GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe)
4. Verbesserung der Erreichbarkeit	MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) IM3.1 und IM3.2 Multimodale Drehscheiben Bahnhof Altdorf West und Ost ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof)
5. Verbesserung der Intermodalität	IM3.1 und IM3.2 Multimodale Drehscheiben Bahnhof Altdorf West und Ost FV3.1 Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen
6. Nachfrageseitige Massnahmen	MIV3.2 Optimierung Parkieranlagen Altdorf GV3.12 Mobilitätsmanagement

Wirksamkeits- / Unterkriterium	Wichtigste Massnahmen
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern	
1. Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem	S3.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten S3.4 Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung S3.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte
2. Verringerung der Zersiedlung	S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder S3.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten S3.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung S3.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte
3. Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume	S3.3 Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere S3.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe) GV3.9 Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen	
1. Erhöhung der objektiven Sicherheit	MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) GV3.1 Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)
2. Erhöhung der subjektiven Sicherheit	L3.5 Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung GV3.1 Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe)
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern	
1. Reduktion der Luftschadstoff- und CO ₂ -Emissionen	üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd IM3.1 und IM3.2 Multimodale Drehscheiben Bahnhof Altdorf West und Ost ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen FV3.4 Rad/-Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof)
2. Reduktion der Lärmimmissionen	üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)

Wirksamkeits- / Unterkriterium	Wichtigste Massnahmen
	inkl. Flankierende Massnahmen (GV3.1 – GV3.4) IM3.1 und IM3.2 Multimodale Drehscheiben Bahnhof Altdorf West und Ost ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof)
3a. Verminderung der Flächenbeanspruchung	S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder S3.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten S3.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung S3.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte
3b. Aufwertung von Natur- und Landschaftsräume	L3.1 Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“ L3.2 Erarbeitung Vernetzungskonzept L3.3 Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald

MOCA-Indikatoren: Beitrag zur Erreichung der gesetzten Ziele

Die Agglomeration Unteres Reusstal hat sich zudem konkrete Ziele gemäss den MOCA-Indikatoren gesetzt (Kapitel 4.7). Für jede Massnahme wurde am Ende der Massnahmenblättern (Massnahmenbericht) der Beitrag an diese Zielerreichung abgeschätzt. Im Folgenden sind diese Wirkungen ebenfalls kurz zusammengefasst.

Modal Split

Ziel Die Agglomeration setzt sich zum Ziel, dass der Anteil an den Wegstrecken bis 2030, die mit dem MIV absolviert werden im Vergleich zu heute spürbar reduziert werden. Mit der geplanten WOV können die Wege teilweise verlängert werden, was für die Verringerung des MIV-Anteils nicht förderlich ist. Doch wird mit den durch die WOV geschaffenen Freiräumen im Siedlungsgebiet die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr markant verbessert und auch das ÖV-System profitiert.

Unterstützende Teilstrategien und Massnahmen

Zur Erreichung des Ziels sind insbesondere folgende Teilstrategien und Massnahmen von Bedeutung:

- **S1:** Ausdehnung der Siedlung begrenzen (Massnahmen S3.1 und S3.2). Es ist nachgewiesen, dass dichtere Siedlungen einen tieferen MIV-Anteil haben.
- **S3:** Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern (Massnahmen S3.2, S3.5, GV3.4 und GV3.5). Neue Nutzungen, welche viel Verkehr generieren, werden gut ans ÖV- sowie Fuss- und Velowegnetz angebunden.
- **S4:** Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern (Massnahmen S3.4, GV3.4 und GV3.5). Wenn die Bevöl-

kerung ihren täglichen Einkauf im eigenen Quartier- oder Ortszentrum wahrnehmen kann, sind die Wege kürzer und besser für den Fuss- und Veloverkehr geeignet.

- **V1:** Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren (Massnahmen üM3.1, IM3.1, IM3.2 und ÖV3.1). Die Ausrichtung des Busnetzes mit guter Abstimmung auf Bahnanschlüsse am Kantonalbahnhof in Altdorf ermöglicht attraktive Fernverkehrsverbindungen mit dem ÖV für die Agglomeration.
- **V2:** Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern (Massnahmen IM3.1 – IM3.4 und ÖV3.1). Die räumliche Abdeckung des Busangebots wird auf ESP und Quartiere mit hoher Nachfrage wie auch Freizeitanlagen ausgerichtet. Ergänzend wird die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Busangebots mit Taktverdichtungen verbessert.
- **V3:** Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen (Massnahmen MIV3.1 und GV3.1 – GV3.11). Mit der Verlagerung des MIV auf die WOV werden in den Siedlungsgebieten Freiräume für andere Verkehrsmittel geschaffen. Mit verkehrsberuhigenden und gestalterischen Massnahmen wird die Mobilität mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr gefördert.
- **V4:** Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern (Massnahmen FV3.1 – FV3.7 und GV3.1 – GV3.12). Durch Schliessung von Netzlücken mit ergänzenden Veloweginfrastrukturen, attraktiven und sicheren Strassenräumen und zusätzlichen Veloabstellplätzen (auch Teilstrategie V6) wird das Velo für den Pendler- und Freizeitverkehr zu einem schnellen und sicheren Verkehrsmittel mit steigender Nachfrage.
- **V7:** Nachfragebeeinflussung verankern (Massnahme GV3.11). Infrastrukturmassnahmen und weitere Eigenleistungen, welche das Verkehrssystem verbessern, werden ergänzt durch Aktionen und Informationen über die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität, um ein nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten anzuregen. Dies wirkt sich in einer Verlagerung des Modal Splits vom MIV zu Gunsten des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs aus.

Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Ziel Die Agglomeration setzt sich zum Ziel, die zusätzlichen Einwohner bis 2030 zu 75% in den ÖV-Güteklassen B und C anzusiedeln. 80% der zusätzlichen Beschäftigten sollen ebenfalls in Gebieten mit ÖV-Güteklassen B und C Arbeit finden. Mit einer koordinierten Entwicklung nach Innen und Fokussierung auf die Entwicklungsschwerpunkte kann dies erreicht werden.

Unterstützende
Teilstrategien und Massnahmen

Zur Erreichung des quantitativen Ziels sind insbesondere folgende Teilstrategien und Massnahmen von Bedeutung:

- **S1:** Ausdehnung der Siedlung begrenzen (Massnahmen S3.1 und S3.2). Die Siedlungsentwicklung wird auf die bestehenden Bauzonen

begrenzt und dadurch dichtere Siedlungen geschaffen, welche einen tieferen MIV-Anteil aufweisen.

- **S3:** Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern (Massnahmen S3.2, S3.5, GV3.4 und GV3.5). Für die Aufnahme des Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums sind gut mit dem ÖV erschlossene Verdichtungsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte definiert.
- **V1:** Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren (Massnahmen üM3.1, IM3.1, IM3.2 und ÖV3.1). Mit der Umsetzung des Buskonzepts wird an einigen zentralen Arbeits- und Wohnorten die ÖV-Erschliessung verbessert. Insbesondere verbessert sich die Güteklasse beim Kantonalbahnhof Altdorf, welcher sich in unmittelbarer Nähe des wichtigen ESP Urner Talboden befindet.
- **V2:** Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern (Massnahmen IM3.1 – IM3.4 und ÖV3.1). Die räumliche Abdeckung des Busangebots wird auf ESP und Quartiere mit hoher Nachfrage wie auch Freizeitanlagen ausgerichtet. Ergänzend wird die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Busangebots mit Taktverdichtungen verbessert, wodurch sich die ÖV-Güteklassen teilweise verbessern.

Verkehrssicherheit

Ziel Der Unfallwert soll in der Agglomeration auf 1.5 Personenunfälle pro 1'000 Einwohner gesenkt werden. Diese Reduktion soll durch die Entlastung der Siedlungsräume vom hohen Verkehr erreicht werden, welche einerseits in den Siedlungsräumen mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr schafft und andererseits den MIV auf Strassen mit hohen Sicherheitsstandards bündelt.

Unterstützende Teilstrategien und Massnahmen

Zur Erreichung des quantitativen Ziels sind insbesondere folgende Teilstrategien und Massnahmen von Bedeutung:

- **S4:** Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern (Massnahmen S3.4, GV3.4 und GV3.5). Bei der Gestaltung der Strassenräume in den Zentren wird insbesondere auf den Fuss- und Veloverkehr geachtet, so dass ein hohes Sicherheitsempfinden und eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden.
- **V2:** Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern (Massnahmen IM3.1 – IM3.4 und ÖV3.1). Durch die Verbesserung des ÖV-Systems kann die Nachfrage erhöht werden und mehr Personen verkehren mit dem sicheren ÖV.
- **V3:** Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen (Massnahmen MIV3.1 und GV3.1 – GV3.11). Mit der Verlagerung des MIV auf die WOV und den entsprechenden flankierenden Massnahmen im Siedlungsgebiet werden verkehrsberuhigte Strassen geschaffen.
- **V5:** Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen (Massnahmen FV3.1 – FV3.7 und GV3.1 – GV3.11). Mit den Infrastruk-

turmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr werden sichere Verbindungen geschaffen. Die Strassenraumaufwertungen sind so gestaltet, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.

Abbildung 27: Velofahrende in Altdorf



8 Umsetzung

8.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Vorgaben

Vereinbarkeit mit Vorgaben
des Bundes

Das AP URT enthält keine Widersprüche zu Zielen und Grundsätzen des Schweizerischen Raumplanungsgesetzes, zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes. Weiter stimmt das Agglomerationsprogramm mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebung und den entsprechenden Weisungen und Projekten überein.

Vereinbarkeit mit Vorgaben
des Kantons

Das AP URT ist auf den KRP abgestimmt und in die Überarbeitung des KRP eingeflossen. So sind die Ziele und Teilstrategien im Einklang mit dem KRP, resp. konkretisieren diesen für den Raum des AP URT. Die auf kantonaler Ebene relevanten verkehrlichen Massnahmen sind im KRP festgesetzt (v.a. Kantonalbahnhof und WOV) oder entsprechen dem Richtplanteil (z.B. Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen AA 5.6-1). Auch die Massnahmen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung entsprechen den Stossrichtungen des KRP. Entsprechend finden sich keine Widersprüche zwischen dem KRP und dem AP URT (Kapitel 6.1 Exkurs zur Teilrevision des KRP).

8.2 Finanzielle Tragbarkeit

Kostenrahmen für AP URT

Für die Darlegung der finanziellen Tragbarkeit der Kosten für die Massnahmen des AP URT werden nur die Infrastrukturkosten (Investitionskosten) betrachtet, welche nicht durch andere Bundesmittel finanziert werden. Das bedeutet, dass die finanziellen Konsequenzen der übergeordneten verkehrlichen Massnahmen hier nicht behandelt werden. Bei den Massnahmen für die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung fallen moderate Planungskosten an, welche von der Agglomeration resp. den entsprechenden Gebietskörperschaften im Rahmen ihrer regulären Aufgabenerfüllung getragen werden können. Eine tabellarische Übersicht über alle Massnahmen und ihre Kosten findet sich ebenfalls im Massnahmenbericht.

Investitionskosten für
Infrastrukturmassnahmen

Die Investitionskosten der Massnahmen des AP URT teilen sich entsprechend der Auflistung in Tabelle 14 auf die verschiedenen Zeithorizonte und Massnahmenträger auf. Dabei wird aber noch kein Beitrag des Bundes an das AP URT angenommen; entsprechend teilen sich die Investitionskosten zu 100% auf den Kanton oder die Gemeinden auf.

Tabelle 14:
Investitionskosten-
schätzung (Millionen CHF)

Massnahmen nach Teilbereichen	Investitionskostenschätzung in Mio. CHF		
	A-Liste	B-Liste	Total
Intermodalität	15.8	6.5	22.3
Öffentlicher Verkehr	--	--	--
Fuss- und Veloverkehr	8.4	6.2	14.6
Motorisierter Individualverkehr	19.8	--	19.8
Gesamtverkehr	13.2	1.5	14.7
TOTAL	57.2	14.2	71.4

Kostenteiler Massnahmen
Kanton und Gemeinden

Die Verkehrsmassnahmen mit Priorität A oder B belaufen sich auf die Gesamtsumme von CHF 71.4 Mio.. Die zugrunde gelegten Kostenteiler je Massnahme sind in den Massnahmenblätter ersichtlich (Massnahmenbericht). Die Kostenteiler entsprechen einer ersten groben Einschätzung und sind noch nicht verbindlich. Der definitive Kostenteiler wird erst mit der Projektumsetzung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen (z.B. Strassengesetz des Kantons Uri²⁴⁾) zwischen den Beteiligten festgelegt.

Finanzielle Tragbarkeit der
Kosten

Mit der Verabschiedung des ersten AP URT durch den Regierungsrat des Kantons und die Gemeinderäte aller Gemeinden bekräftigen diese, dass die Massnahmen für die künftige Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung als wichtig erachtet werden und sie sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Umsetzung einsetzen. Die Investitionskosten wie auch die Betriebskosten sind für die betroffenen Gebietskörperschaften tragbar. Letztere sind, wo bekannt, in den Massnahmenblättern angegeben.

8.3 Umsetzungskontrolle

Periodische
Berichterstattung

In Vierjahresperioden wird im Rahmen des Umsetzungsreporting ausführlich über den Stand der Umsetzung jeder Massnahme berichtet. Der Fortschritt der Umsetzung fliesst in die Beurteilung einer allfälligen 4. Generation der Agglomerationsprogramme ein. Bei Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen gemäss Leistungsvereinbarung legt der Kanton dem ASTRA im Rahmen der jährlichen Aktivitäten Rechenschaft über den Umsetzungsstand und Finanzbedarf dieser Massnahmen ab.

Umsetzungscontrolling der
Massnahmen zur Siedlungs- und
Landschaftsentwicklung

Bei der Umsetzung der Massnahmen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung des AP URT sind entweder der Kanton oder die Gemeinden federführend. Die Grundanforderung 6 des Bundes verlangt, dass Umsetzung und Controlling gesichert sind. Das Amt für Raumentwicklung des Kantons Uri regelt und stellt daher sicher, dass die Umsetzung der Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen einer jährlichen Prüfung unterstehen, um den Fortschritt messen zu können.

24) Strassengesetz des Kantons Uri: StrG; RB 50.1111.

Ausblick Aus heutiger Sicht ist der Kanton Uri überzeugt, mit dem ersten AP URT ein zweckmässiges, die vorliegenden Planungen ideal ergänzendes resp. konkretisierendes Planungsinstrument geschaffen zu haben. Es macht sowohl auf Ebene der Gemeinden als auch auf Ebene der kantonalen Fachämter wichtige Vorgaben für die weitere Entwicklung der Agglomeration.

Abbildung 28: Seeschüttung
beim Reussdelta Seedorf



9 Grundlagen

Das Grundlagen- und Literaturverzeichnis setzt sich zusammen aus den für den vorliegenden Bericht verwendeten Grundlagen. Die für die Massnahmen verwendeten Grundlagen sind in den Massnahmenblättern aufgeführt. Das Abgabedossier des AP enthält ergänzende Beilagen, welche nachfolgend aufgelistet sind. Anschliessend folgen die Grundlagen und die Literatur alphabetisch geordnet.

Ergänzende Beilagen AP URT

- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal AP URT: Analyse der heutigen Situation. Bericht. Ecoplan 26. April 2016
- Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) - Mitwirkungsbericht: Auswertung der Anträge im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri, 4. August 2016.
- Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Amt für Tiefbau, 2016.
- Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.

Literaturverzeichnis

Amt für Forst und Jagd Kanton Uri (2015)

Nutzungskonzept Schächenwald/Galgenwäldli/Schächenwäldli

Baudirektion Kanton Uri (2009)

Regionales Gesamtverkehrskonzept Urner Talboden. Teilkonzept Langsamverkehr. Arbeitsbericht B, Grundlagen / Erläuterungen vom 20.11.2009. Altdorf.

Baudirektion Kanton Uri (2013)

Schutz- und Nutzungskonzept Erneuerbare Energien im Kanton Uri (SNEE). 25. September 2012 (aktualisiert am 13. März 2013). Altdorf.

Baudirektion Kanton Uri (2015)

Veloverkehrskonzept Kanton Uri, Präsentation vom 29.10.2015.

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (2015)

Network Safety Management NSM 2015. Kanton Uri. Juni 2015.

Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (2015)

Nichtberufsunfälle in der Schweiz. bfu-Report Nr. 71. Bern.

Bundesamt für Kultur BAK (2008)

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS. Objekt-Informationen zu den Ortsbildern Altdorf, Amsteg, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen und Silenen.

Bundesamt für Raumentwicklung (2015). Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. Version vom 16. Februar 2015. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (2015)

ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE.

Bundesamt für Statistik BFS (2014). Raum mit städtischem Charakter der Schweiz 2012 – Eine neue Definition der Agglomerationen und weiteren städtischen Raumkategorien. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

Bundesamt für Strassen ASTRA (2007)

Historische Verkehrswege im Kanton Uri.

Bundesamt für Umwelt (2011)

BLN/IFP 16: Zentraler und östlicher Alpennordhang.

Bundesamt für Verkehr BAV (2015)

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 17.8.2015. Objekt 10.1 Axen/Uri. Bern.

Ecoplan (2016)

Beilagenbericht "Agglomeration Unteres Reusstal – Analyse des heutigen Zustands".

Ernst Basler + Partner EBP (2014)

Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose Kanton Uri, Kurzbericht vom 17.06.2014 sowie Grundlagenbericht vom 17.06.2014 (2014).

Ernst Basler + Partner EBP (2014)

Wirkungsanalyse rGVK Unteres Reusstal, Indikatorenblätter, 12.09.2014.

Germann + Achermann Architekten AG (2016)

„Langfristiger Blick in die Zukunft“ (2016), Plan und Text.

Gesundheits-, Sozial- und Umweltdirektion (2011)

Luftqualitätsuntersuchungen mit Flechten im Kanton Uri. Gesamtes Unteres und Oberes Urner Reusstal – Ersterhebungen 2008-2010.

IBV Hüsler (2014)

Unteres Reusstal. ESP Urner Talboden. ÖV-Erschliessung und Buskonzept. Schlussbericht Langfassung vom 17. Mai 2013. Zürich.

Justizdirektion Kanton Uri (2007)

Raumentwicklung Unteres Reusstal (REUR) – Synthese und Aktionsprogramm, 20.12.2007.

Justizdirektion Kanton Uri (2016)

Umsetzung RPG-Revision in Uri – Richtplananpassung, 31.8.2016.

Justizdirektion Kanton Uri (2016)

Umsetzung RPG-Revision in Uri – Bericht zur Richtplananpassung, 31.8.2016.

Kantonspolizei Uri (2015)

Verkehrsunfallstatistik 2014.

roland müller küsnacht AG (2015)

Kanton Uri. Verkehrszählungen 2014. Technischer Bericht. April 2015.

Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012). Raumkonzept Schweiz, Überarbeitete Fassung. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Konferenz der Kantonsregierungen, Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz, Schweizerischer Städteverband, Schweizerischer Gemeindeverband. Bern.

Schweizer Heimatschutz (2007)

Laudatio des Präsidenten des Schweizer Heimatschutzes

Volkswirtschaftsdirektion Uri (2015)

Unteres Reusstal. ESP Urner Talboden. ÖV-Erschliessung und Buskonzept. Schlussbericht Langfassung. 18. März 2014

Anhang

A1 Zukunftsbild

A2 Teilstrategiekarten

A3 Tabellarische Übersicht SWOT-Analyse – Teilstrategien