

# Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

---

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



## Inhaltsverzeichnis

Tabellarische Massnahmenübersicht .....	1
Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft.....	3
Massnahmenkarte Verkehr .....	5
Massnahmenblätter für die Siedlungsentwicklung .....	7
S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder .....	8
S3.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten .....	11
S3.3 Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere .....	18
S3.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung.....	22
S3.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte .....	32
S3.6 Konzept „Förderung Siedlungsökologie“ .....	37
S3.7 Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern .....	40
Massnahmenblätter für die Landschaftsentwicklung.....	43
L3.1 Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“ .....	44
L3.2 Erarbeitung Vernetzungskonzept.....	47
L3.3 Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald .....	50
L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald.....	53
L3.5 Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete .....	56
Massnahmenblätter übergeordnete Verkehrsmassnahmen (üM) .....	59
üM3.1 Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten.....	60
üM3.2 Halbinschluss A2 Altdorf Süd.....	63
Massnahmenblätter Intermodalität (IM).....	66
IM3.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West.....	67
IM3.2 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost .....	71
IM3.3 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld.....	75
IM3.4 Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg .....	79
Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	82
ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021 .....	83
Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr (FV).....	87
FV3.1 Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen (Massnahmenpaket) ..	88
FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket) .....	91
FV3.3 Velonetzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse) .....	96
FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf – Altdorf (Kantonalbahnhof) .....	99
FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbinschluss A2 - Attinghausen .....	103
FV3.6 Veloverkehrskonzept mittelfristige Massnahmen (Massnahmenpaket).....	106
FV3.7 Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung) .....	110

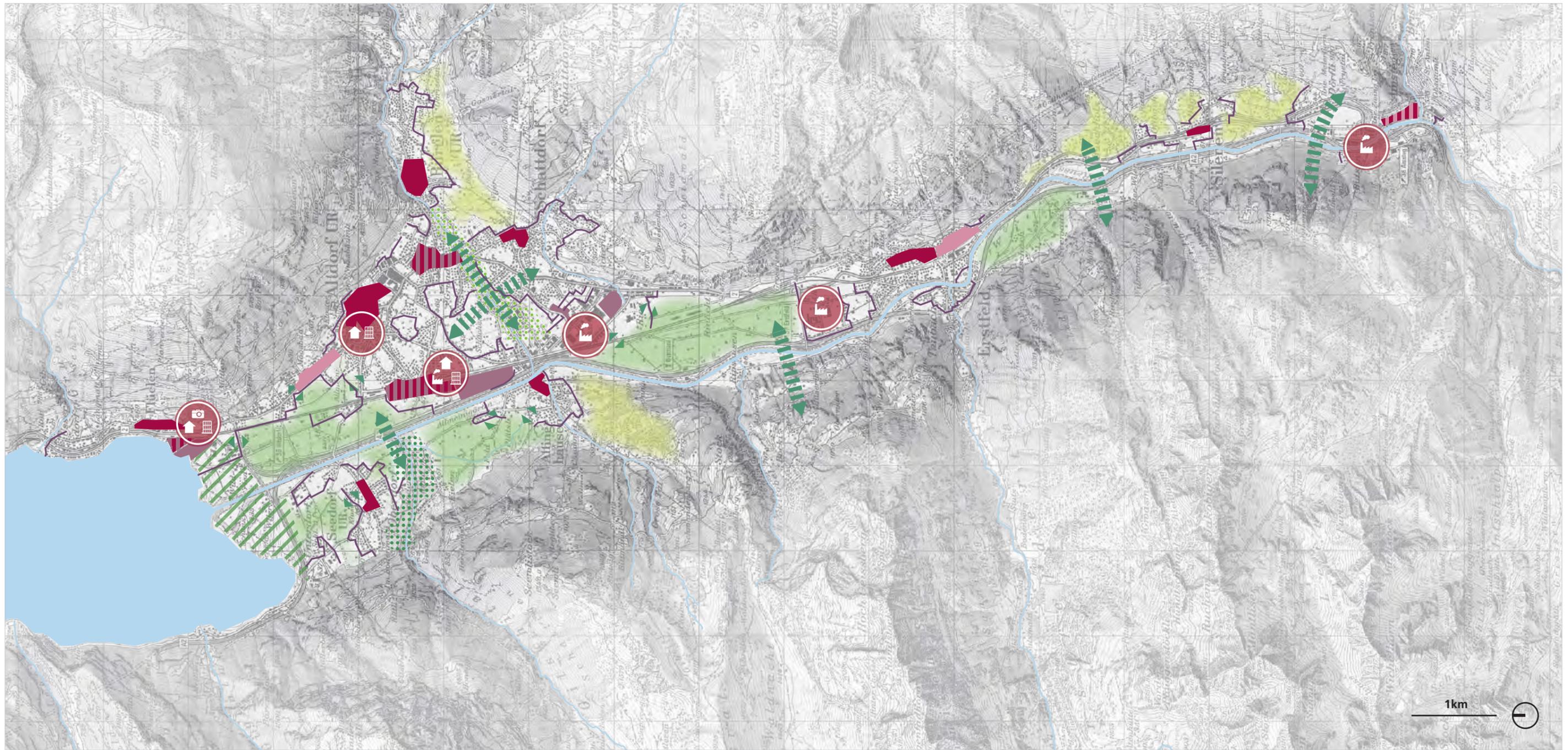
Massnahmenblätter Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	113
MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) .....	114
MIV3.2 Optimierung Parkieranlagen Altdorf .....	119
Massnahmenblätter Gesamtverkehr (GV) .....	122
GV3.1 Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe).....	123
GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe).....	127
GV3.3 Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe).....	133
GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe).....	137
GV3.5 Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf .....	141
GV3.6 Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen .....	145
GV3.7 Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf .....	148
GV3.8 Neubau Knoten Kastelen – Schattdorf .....	151
GV3.9 Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts.....	155
GV3.10 Umgestaltung Gotthardstrasse – Erstfeld.....	158
GV3.11 Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse - Erstfeld.....	161
GV3.12 Mobilitätsmanagement.....	164
Massnahmenblätter Zusammenarbeit .....	167
Z3.1 Dialogplattform Agglomeration.....	168
Z3.2 Verdichtung Mikrozensus 2020 .....	171

## **Tabellarische Massnahmenübersicht**

**Massnahmenübersicht mit Kostenzusammenstellung**

Teilbe- reiche	M.-Nr.	Massnahmenbezeichnung	Priorität gemäss Agglomeration	Massnahmenträger (Kosten)	Beteiligte bei der Massnahmenumsetzung	Investitionskosten Eigenleistungen	Investitionskosten A- Massnahmen	Investitionskosten B- Massnahmen	Investitionskosten Dritte
Siedlung	S3.1	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder	Eigenleistung (2019-2022)	Kanton Uri (ARE)	Kanton Uri (ARE), Gemeinden	-	-	-	-
	S3.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	Eigenleistung (2019-2026)	Gemeinden Altdorf, Bürglen, Flüelen, Schattdorf	Kanton	-	-	-	-
	S3.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	Eigenleistung (2019-2026)	Gemeinden Altdorf, Erstfeld, Silenen, Kanton Uri	Gemeinden	-	-	-	-
	S3.4	Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung	Eigenleistung (2023- nach 2026)	Gemeinden	Gemeinden	-	-	-	-
	S3.5	Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte	Eigenleistung (2023-2026)	Gemeinden Silenen, Schattdorf, Erstfeld, Altdorf, Flüelen, Kanton Uri	Gemeinden, Kanton Uri	-	-	-	-
	S3.6	Konzept "Förderung Siedlungsökologie"	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (ARE)	Amt für Landwirtschaft (ALA), Gemeinden	-	-	-	-
	S3.7	Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern	Eigenleistung (Daueraufgabe)	Kanton Uri (ARE)	Grundeigentümer, Kanton Uri, evtl. Dritte, Gemeinden	-	-	-	-
Landschaft	L3.1	Umsetzungsplanung "Aufwertung Kulturlandschaft"	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (ARE)	evtl. Bund, Amt für Landwirtschaft (ALA), Grundeigentümer	-	-	-	-
	L3.2	Erarbeitung Vernetzungskonzept	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (ARE)	evtl. Bund, Amt für Landwirtschaft (ALA), Amt für Forst und Jagd (AFJ), Gemeinden, ASTRA, SBB, weitere	-	-	-	-
	L3.3	Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald	Eigenleistung (2019-2022)	Kanton Uri (AFJ)	Gemeinden, Kanton Uri, evtl. Dritte, Amt für Raumentwicklung (ARE), Wanderwegfachstelle	-	-	-	-
	L3.4	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	Eigenleistung (2019-2026)	Kanton Uri	Bund, evtl. Dritte, Gemeinden, Dritte (RUAG)	-	-	-	-
	L3.5	Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (ARE)	Amt für Tiefbau (AFT), Wanderwegfachstelle, Gemeinden, Interessensverbände	-	-	-	-
übergeordnet	üM3.1	Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten	übergeordnete Massnahme	SBB	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	-	-	-	45'000'000
	üM3.2	Halbanschluss A2 Altdorf Süd	übergeordnete Massnahme	ASTRA	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	-	-	-	11'500'000
Inter-modalität	IM3.1	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West	A-Massnahme	Kanton Uri (AWÖV), Altdorf	SBB	-	8'900'000	-	-
	IM3.2	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost	A-Massnahme	Kanton Uri (AWÖV)	Gemeinde Altdorf, SBB	-	6'900'000	-	-
	IM3.3	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	B-Massnahme	Kanton Uri (AFT), Erstfeld	SBB	-	-	6'500'000	-
	IM3.4	Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg	C-Massnahme	Kanton Uri (AFT), Silenen	--	-	-	-	-
ÖV	ÖV3.1	Umsetzung Buskonzept 2021	Eigenleistung (2019-2022)	Kanton Uri (AWöV)	Gemeinden	-	-	-	-
Fuss- und Veloverkehr	FV3.1	Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen (Massnahmenpaket)	A-Massnahme	Gemeinden	Kanton Uri (AFT)	-	700'000	-	-
	FV3.2	Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden	1'700'000	-	-	-
	FV3.3	Velonetzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Schattdorf	-	400'000	-	-
	FV3.4	Rad-/Gehweg Seedorf - Altdorf (Kantonalbahnhof)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden Seedorf, Altdorf	-	4'800'000	-	-
	FV3.5	Veloführung Abschnitt Halbanschluss - Attinghausen	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden Attinghausen, Bund	-	2'500'000	-	-
	FV3.6	Veloverkehrskonzept mittelfristige Massnahmen (Massnahmenpaket)	B-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Gemeinden	--	-	-	6'200'000	-
	FV3.7	Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)	C-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Gemeinden	Schattdorf, RUAG, Private	-	-	-	-
MIV	MIV3.1	Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden Altdorf, Schattdorf, Bürglen	-	19'800'000	-	-
	MIV3.2	Optimierung Parkieranlagen Altdorf	Eigenleistung (2023-2026)	Gemeinde Altdorf		-	-	-	-
Gesamtverkehr	GV3.1	Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden Schattdorf, Bürglen	-	6'000'000	-	-
	GV3.2	Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinden Altdorf, Schattdorf, Bürglen	-	200'000	-	-
	GV3.3	Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe)	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Schattdorf	-	350'000	-	-
	GV3.4	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe)	B-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Altdorf	--	-	-	1'500'000	-
	GV3.5	Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf	Eigenleistung (vor 2019)	Gemeinde Altdorf	--	1'000'000	-	-	-
	GV3.6	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Bürglen	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Bürglen	250'000	-	-	-
	GV3.7	Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf	B-Massnahme	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (BD)	-	-	-	-
	GV3.8	Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf	Eigenleistung (vor 2019)	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Schattdorf, Bürglen	6'700'000	-	-	-
	GV3.9	Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts	A-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Seedorf	--	-	6'650'000	-	-
	GV3.10	Umgestaltung Gotthardstrasse - Erstfeld	C-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Erstfeld	SBB	-	-	-	-
	GV3.11	Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse - Erstfeld	C-Massnahme	Kanton Uri (Aft), Erstfeld	SBB	-	-	-	-
	GV3.12	Mobilitätsmanagement	Eigenleistung (Daueraufgabe)	Gemeinden und Kanton Uri	--	-	-	-	-
Zusammenarbeit	Z3.1	Dialogplattform Agglomeration	Eigenleistung (Daueraufgabe)	Kanton Uri, Gemeinden	--	-	-	-	-
	Z3.2	Verdichtung Mikrozensus 2020	Eigenleistung (2019-2022)	Kanton Uri, Bund	--	-	-	-	-
<b>Total Investitionskosten</b>						<b>9'650'000</b>	<b>57'200'000</b>	<b>14'200'000</b>	<b>56'500'000</b>

## **Massnahmenkarte Siedlung und Landschaft**



### Massnahmen Siedlung

-  S3.1 Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder
-  S3.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten
-  S3.3 Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere
-  S3.4 Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung
-  S3.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte  
Funktion Entwicklungsschwerpunkt:  
 Wohnen /  Dienstleistung /  Gewerbe und Industrie /  Tourismus
- nicht dargestellt S3.6 Konzept „Förderung Siedlungsökologie“
- nicht dargestellt S3.7 Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern

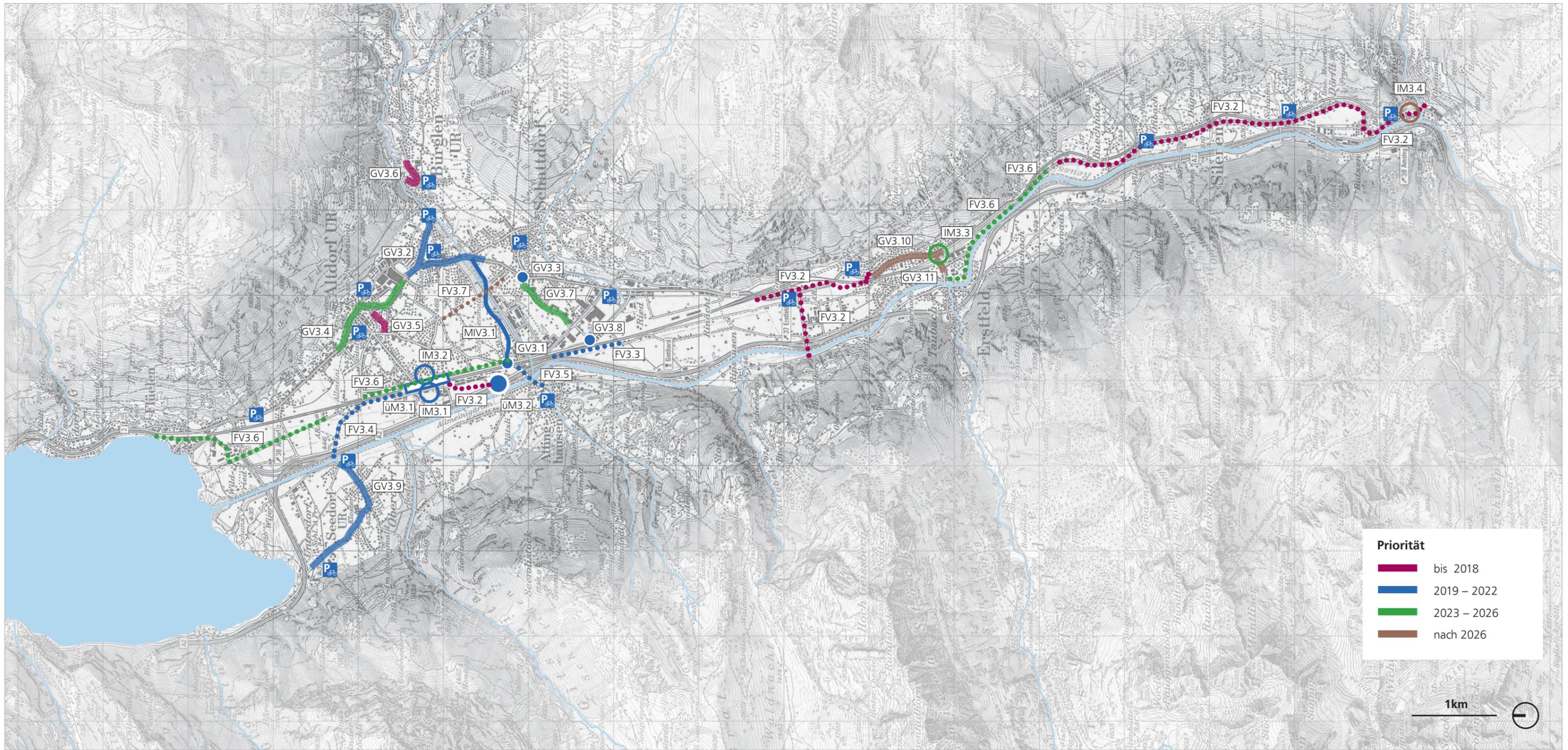
### Massnahmen Landschaft

-  L3.1 Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“
-  L3.2 Erarbeitung Vernetzungskonzept
-  L3.3 Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald
-  L3.4 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald
-  L3.5 Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete

Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

## MASSNAHMEN SIEDLUNG UND LANDSCHAFT

## **Massnahmenkarte Verkehr**



## Massnahmen Verkehr

### Übergeordnete Verkehrsmassnahmen

- üM3.1 Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten
- üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd

### Massnahmen Intermodalität

- IM3.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West
- IM3.2 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost
- IM3.3 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld
- IM3.4 Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg

### Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- nicht dargestellt ÖV3.1 Umsetzung Buskonzept 2021

### Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FV)

- FV3.1 Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen
- FV3.2 Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)
- FV3.3 Velonetzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss – Riedstrasse)
- FV3.4 Rad-/Gehweg Seedorf – Altdorf (Kantonalbahnhof)
- FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbanschluss - Attinghausen
- FV3.6 Veloverkehrskonzept mittelfristige Massnahmen (Massnahmenpaket)
- FV3.7 Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)

### Massnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOW)
- nicht dargestellt MIV3.2 Optimierung Parkieranlagen Altdorf

### Massnahmen Gesamtverkehr (GV)

- GV3.1 Neubau Knoten Schächen - Schattdorf/Bürglen (FlaMa WOW 1. Etappe)
- GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOW 1. Etappe)
- GV3.3 Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOW 1. Etappe)
- GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf (FlaMa WOW 2. Etappe)
- GV3.5 Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf
- GV3.6 Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen
- GV3.7 Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse Schattdorf
- GV3.8 Neubau Knoten Kastelen - Schattdorf
- GV3.9 Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts
- GV3.10 Umgestaltung Gotthardstrasse Erstfeld
- GV3.11 Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse Erstfeld
- nicht dargestellt GV3.12 Mobilitätsmanagement Agglomeration

## Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal

# MASSNAHMEN VERKEHR

**Massnahmenblätter für die Siedlungsentwicklung**

Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	S3.1
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt Landschaftskammern und Grüngürtel</li> <li>- Strukturierung und Eingrenzung Geflecht Kultur- und Siedlungslandschaft</li> </ul> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung lenken und räumlich konzentrieren</li> </ul> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten</li> </ul> <p>Bezug zu nationalen Massnahmen: --</p>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Kanton Uri (ARE) Weitere Beteiligte: Gemeinden		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Mit der Revision des kantonalen Richtplans wird das Siedlungsgebiet quantitativ festgelegt. Das Siedlungsgebiet umfasst die rechtskräftig eingezonten Bauzonen sowie die Gebiete innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinien im Umfeld der festgesetzten Entwicklungsschwerpunkte, die für die Siedlungsentwicklung bis 2040 notwendig sind. Verschiebungen und Umlagerungen sind auch ausserhalb der Entwicklungsschwerpunkte möglich, soweit die Gesamtgrösse des Siedlungsgebiets durch diese Massnahme nicht vergrössert wird.</p> <p>Die im Richtplan zur langfristigen Steuerung und Begrenzung der Siedlungsflächen festgelegten Siedlungsbegrenzungslinien folgen im Wesentlichen dem heutigen zusammenhängenden Siedlungsgebiet. Sie berücksichtigen die Anliegen der Landwirtschaft, des Landschaftsschutzes und weiterer wichtiger übergeordneter Interessen, die einer Siedlungsausdehnung entgegenstehen. Auch Naturgefahren, Gewässerräume, Wälder, Hochspannungsleitungen und wichtige Infrastrukturanlagen wie Eisenbahn und Nationalstrasse zeigen Siedlungsbegrenzungslinien auf. Grundsätzlich sind Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien nicht zulässig. Die Siedlungsbegrenzungslinien sind bei den Ortsplanungen zu berücksichtigen. Der Bedarf von Neueinzonungen ist auch innerhalb der Begrenzungslinien nachzuweisen. Für Neueinzonungen gelten zudem weitergehende Anforderungen (Erschliessungsqualität usw., siehe kantonaler Richtplan Kapitel 4.1).</p> <p>Den Rändern zwischen Siedlung und Landschaft kommt aus gestalterischen sowie aus ökologischen Gründen eine wichtige Bedeutung zu. Während mit den Begrenzungslinien eine klare Trennung zwischen Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt wird, soll die Siedlung gleichzeitig mit der offenen Landschaft für Tiere und Pflanzen ökologisch vernetzt werden und die Übergänge attraktiv gestaltet werden</p>
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Kanton stellt im Rahmen der Genehmigung der Nutzungsplanungsrevisionen sicher, dass die Siedlungsentwicklung innerhalb der im Richtplan quantitativ festgelegten Siedlungsgrösse und innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinien stattfindet.</p> <p>Der Kanton macht im Rahmen des Konzepts zur Förderung der Siedlungsökologie (Massnahme S3.6 „Konzept Förderung Siedlungsökologie“) Aussagen zur Gestaltung der Siedlungsränder. Dies beinhaltet die</p>

	<p>Bezeichnung von Gebieten, an denen auf eine sorgfältige Gestaltung des Übergangs zwischen Siedlung und Landschaft zu achten ist (z.B. Festlegung der naturnahen und ökologisch wertvollen Siedlungsränder). Das Konzept soll ausserdem Bauherrschaften und Planern Möglichkeiten für ökologisch und gestalterisch gute Lösungen aufzeigen und Gemeinden als Hilfestellung für die Beurteilung von Arealentwicklungen oder Bauvorhaben dienen.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit Massnahme S3.6 „Konzept Förderung Siedlungsökologie“</li> <li>• Von der Massnahme betroffene Akteure werden bei der Ausarbeitung der Konzepte miteinbezogen.</li> </ul>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung Siedlungsbegrenzungslinien: laufend im Rahmen Nutzungsplanung der Gemeinden</li> <li>• Erarbeitung Konzept Förderung Siedlungsökologie (Massnahme S3.6):             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung des Konzepts im Entwurf (ab 2017)</li> <li>- Vernehmlassung des Konzepts mit Fachstellen des Kantons, Gemeinden, Verbänden usw. (2017/18)</li> <li>- Verabschiedung der Umsetzungsplanung durch den Regierungsrat (2018)</li> <li>- Umsetzung der Massnahmen (ab 2019)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Der Richtplan hält fest, dass die weitere Zersiedlung, insbesondere im Gebiet des unteren Reusstals, verhindert werden soll. Dabei soll der Kanton zusammen mit den Gemeinden für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen sorgen. Der Richtplan legt dazu das Siedlungsgebiet abschliessend, quantitativ fest (AA 4.1-1) und definiert Siedlungsbegrenzungslinien. Diese umranden das Siedlungsgebiet nicht vollständig, sondern sind dort festgelegt, wo ein weiteres Aussern der Siedlung ausdrücklich unerwünscht ist (Kapitel 4.1 Lösungsansätze).</p> <p>Die bewusste Gestaltung des Übergangs vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet wird als Ziel im Richtplan genannt. Weiter hält die Abstimmungsanweisung 4.2-3 fest, dass Bauten und Anlagen im Einflussbereich der Siedlungsränder innerhalb der Bauzone besonders sorgfältig in das Orts- und Landschaftsbild eingeordnet werden sollen. Ausserhalb der Bauzone soll bei der Standortwahl und Gestaltung landwirtschaftlicher und standortgebundener Bauten auf einen wahrnehmbaren Übergang vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet geachtet werden. Die Ausarbeitung eines Konzepts Siedlungsökologie zur Gestaltung der Siedlungsränder unterstützt die Gemeinden, den Kanton und Private bei der Umsetzung dieser Vorgaben.</p>
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	<i>keine</i>

**Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen**

<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine [Zeithorizont]</b>
1	Sicherstellung der Siedlungsbegrenzungslinien im Rahmen der Genehmigung kommunaler Nutzungsplanungen	Kanton Uri	Sicherstellung der Einhaltung im Rahmen der Nutzungsplanung <i>[laufend]</i>
2	Erarbeitung Konzept Förderung Siedlungsökologie mit Aussagen zur Gestaltung der Siedlungsränder	Kanton Uri (in Abstimmung mit Gemeinden)	Erarbeitung <i>[bis 2017]</i> , Vernehmlassung und Verabschiedung <i>[bis 2018]</i> , Umsetzung von Massnahmen <i>[ab 2019]</i>
3	Laufende Umsetzung bzgl. Bauvorhaben und NP	Gemeinden	<i>[laufend]</i>

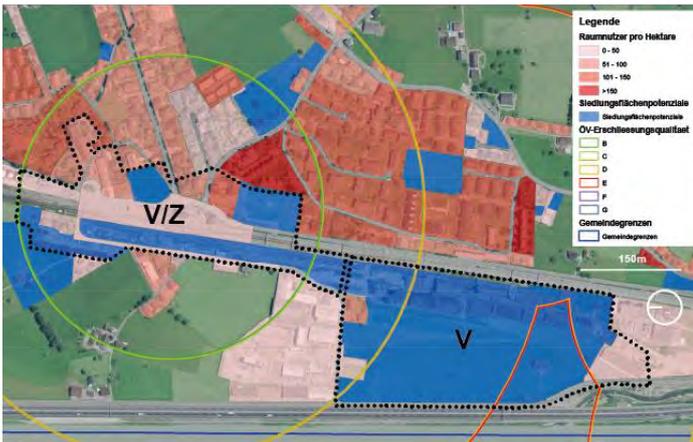
<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Erhöhung der Qualität (städtebaulich, landschaftsästhetisch, ökologisch) der Siedlungsränder Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume im Bereich der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Verminderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
3b	Natur- und Landschaftsräume	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Ausweitung der Grün- und Freiräume im städtischen Raum, Erhöhung der Qualität (städtebaulich, landschaftsästhetisch, ökologisch) der Siedlungsränder, Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume im Bereich der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum, Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.

Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	S3.2
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Entwicklung Transformationsgebiete</li> <li>- Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> <li>- Erhalt Landschaftskammern und Grüngürtel</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren</li> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> </ul>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S 1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten</li> <li>- S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- S 3: Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern</li> </ul>				
	Bezug zu nationalen Massnahmen: --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinden (Altdorf, Bürglen, Flüelen, Schattdorf) Kostenträger: Gemeinden, ev. Beiträge Kanton		
Allgemeine Beschreibung					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine wichtige Aufgabe für die Agglomeration unteres Reusstal. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll primär im bereits bebauten Gebiet aufgefangen werden können. Nicht alle Gemeinden oder Quartiere eignen sich gleichermaßen für eine bauliche Verdichtung, teilweise ist eine solche Verdichtung aus landschaftlichen, baulichen oder verkehrlichen Gründen unerwünscht. Verdichtung soll in jenen Gebieten stattfinden, welche sich von den bestehenden Strukturen und der verkehrlichen Erschliessung gut für Innenentwicklung eignen.</p> <p>Ziel der Massnahme ist eine Konzentration der Einwohner- und Arbeitsplätze und die Ermöglichung hoher Nutzerdichten und baulicher Dichten an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Entstehen sollen qualitativ hochwertige, dichte Siedlungen mit einer hohen Freiraumqualität.</p> <p>Im Austausch mit den Gemeinden wurden mehrere Gebiete bezeichnet, die sich aufgrund ihrer Lage, Erschliessung und Struktur gut für eine Verdichtung eignen und in denen eine deutliche Erhöhung der Nutzerdichten und der baulichen Dichten angestrebt wird. Sie werden mit der Abkürzung „V“ bezeichnet und überschneiden sich teilweise mit den Gebieten zur Stärkung der Zentrumsfunktionen („Z-Gebiete“, Massnahme S3.4).</p>				
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Gemeinden schaffen Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung mit besonderem Fokus auf die bezeichneten Verdichtungsgebiete. Sie legen dabei besonderen Wert auf Bebauungsstrukturen, die den lokalen Gegebenheiten angepasst sind sowie auf hochwertige Freiräume. Sie tun dies stufengerecht mit folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme und Abstimmung der Verdichtungsgebiete im kommunalen Siedlungsleitbild</li> </ul>				

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen zur Erhöhung der Nutzerdichten über Nutzungsplanung und Sondernutzungsplanung (z.B. Erhöhung der zulässigen baulichen Dichte)</li> <li>- Durchführung von geeigneten Planungsverfahren für neue Überbauungen oder Umstrukturierungen. Insbesondere Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität über Varianzverfahren (Testplanungen, Wettbewerbe)</li> <li>- Mobilisierung von Reserven durch den aktiven Austausch mit Grundeigentümern und Förderung kooperativer Planungsprozesse.</li> </ul>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Raumnutzer pro Hektare             <ul style="list-style-type: none"> <li>0 - 50</li> <li>51 - 100</li> <li>101 - 150</li> <li>&gt; 150</li> </ul> </li> <li>Siedlungsflächenpotenziale             <ul style="list-style-type: none"> <li>OV-Erreichungsqualität                 <ul style="list-style-type: none"> <li>A</li> <li>B</li> <li>C</li> <li>D</li> <li>E</li> <li>F</li> <li>G</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>Gemeindegrenzen</li> <li>Comesdegrenzen</li> </ul> <p>150 m</p> <p>V-Gebiet Kantonalbahnhof, Altdorf: Bereich Bahnhof (Überschneidung mit Z-Gebiet(V/Z)) und Bereich Eyschachen (V)</p>  <p>V-Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen/Altdorf (Überschneidung mit Z-Gebiet)</p>



V-Gebiete, Flüelen: Gebiet Seematte 1(Überschneidung mit Z-Gebiet (V/Z)) und Seematte 2(V)



V-Gebiet Militärstrasse/ Rossgiessen, Schattdorf



V-Gebiet Rütenen, Schattdorf

**Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf**

Abstimmung mit Massnahme S3.4 „Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung“ und Massnahme S3.5 „Entwicklungsschwerpunkte“

**Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine**

Siehe Teilmassnahmen

<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Die Massnahme nimmt Bezug auf das Kapitel 4.1 Siedlungsentwicklung und –begrenzung des Richtplans. Darin ist festgehalten, dass die zukünftige Siedlungsentwicklung konsequent nach innen gelenkt werden soll, um die Siedlungsausdehnung zu begrenzen und den Kulturlandverlust und die Zersiedelung zu stoppen. Mit der Umsetzung des neuen Raumplanungsgesetzes im Richtplan des Kantons Uri werden bereits verschiedene Massnahmen ergriffen, um diesen Zielen zu entsprechen. So müssen die Bauzonen neu auf den Bedarf von 15 Jahren ausgerichtet sein und überdimensionierte Bauzonen müssen reduziert werden (AA 4.1-4). Für die Erweiterung von Bauzonen gelten ausserdem neue Kriterien. Beispielsweise müssen Flächen für Neueinzonungen in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mindestens eine ÖV-Erschliessungsqualität der Stufe C aufweisen (AA 4.1-3 und AA 4.1-7). Für Arbeitszonen gelten besondere Vorgaben sowie ein Arbeitszonenmanagement auf der Grundlage von Raum+. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr geleistet.</p> <p>Die Bezeichnung von Verdichtungsgebieten im Rahmen des Agglomerationsprogramms leistet einen weiteren Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr.</p> <p>Der Richtplan weist die Gemeinden in Abstimmungsanweisung 4.1-2 ausserdem dazu an, ihre mittel- bis langfristigen Entwicklungsvorstellungen in einem Siedlungsleitbild zu umschreiben. Darin soll insbesondere aufgezeigt werden, welche Gebiete sich für eine gezielte Verdichtung eignen und welche Dichten in den einzelnen Quartieren angestrebt werden. Dieser Aufforderung wird mit der beschriebenen Massnahme in den entsprechenden Gemeinden nachgekommen.</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p><i>keine</i></p>

<p><b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b></p>			
<p><b>Titel und Beschreibung</b></p>	<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p><b>Meilensteine [Zeithorizont]</b></p>	
<p>1 <b>Verdichtungsgebiet Kantonalbahnhof (Bereich Bahnhof), Altdorf:</b> Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Nutzerdichten im V-Gebiet um den Kantonalbahnhof mit Realisierung gemischter Nutzungen. Das Gebiet liegt im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden (Sektor Kantonalbahnhof). In diesem Zusammenhang wurden bereits mehrere Planungen durchgeführt. In der kommenden Projektphase bis ins Jahr 2020/21 geht es darum die notwendigen Infrastrukturanpassungen vorzunehmen, bauliche Massnahmen zu realisieren, die Erschliessung sicherzustellen sowie Entwicklungsflächen zu mobilisieren.</p> <p>Die Gemeinde fördert die Realisierung hoher Dichten im Gebiet gemäss dem 2013 verabschiedeten Quartierriichtplan Bahnhof sowie dem QGP Strickermatt und QGP Bauernhof. Für den Ersatzneubau des bestehenden Bahnhofsgebäudes wird 2016/2017 ein Wettbewerb durchgeführt.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, ESP Urner Talboden</i>  <i>Abstimmung mit Massnahme S3.4, Z-Gebiet Bahnhof Altdorf</i></p>	<p>Gemeinde Altdorf</p>	<p>Durchführung Wettbewerb für Ersatzneubau Bahnhofsgebäude [2016-2017]                      Entwicklung in das Gebiet lenken durch Überbauung gemeindeeigener Parzellen fördern [laufend]</p>	

	<p><i>Abstimmung mit Massnahme IM3.1, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme IM3.2, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost</i></p>		
2	<p><b>Verdichtungsgebiet Kantonalbahnhof (Bereich Eyschachen), Altdorf:</b> Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Nutzerdichten (Arbeitsplätze) im V-Gebiet südlich des Kantonalbahnhofs. Das Gebiet liegt im Perimeter des ESP Urner Talboden (Sektor Eyschachen). In diesem Zusammenhang wurde 2014 ein Quartiergestaltungsplan genehmigt. In der kommenden Projektphase bis ins Jahr 2020/21 geht es darum die notwendigen Infrastrukturanpassungen vorzunehmen, bauliche Massnahmen zu realisieren, die Erschliessung sicherzustellen sowie Entwicklungsflächen zu mobilisieren.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, ESP Urner Talboden</i></p>	<p>Gemeinde Altdorf</p> <p>Kanton Uri</p>	<p>Entwicklung in das Gebiet lenken durch Sicherstellung der Erschliessung <i>[bis 2018]</i></p> <p>Aktive Mobilisierung der Entwicklungsflächen (ab 2016)</p>
3	<p><b>Verdichtungsgebiet Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen:</b> Das Gebiet wird heute gemischt genutzt, die Parzellen westlich der Strasse vorwiegend gewerblich, z.T. eingeschossig. Die Kantonsschule und das Einkaufszentrum Urner Tor, die hervorragende Erschliessung und die zentrale Lage zwischen den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf verdeutlichen die regionale Bedeutung des Gebiets.</p> <p>Ziel ist es, den Charakter der unterschiedlichen Nutzungen bei einer gleichzeitigen Verdichtung als Qualität zu stärken. Es wird eine deutliche Erhöhung der Nutzerdichten angestrebt. Eine gemeinsame, gemeindeübergreifende Entwicklungsvorstellung ermöglicht den Gemeinden eine aktive Rolle bei der Gebietsentwicklung einzunehmen und bei Bedarf und Gelegenheit gemeinsam mit Grundeigentümern steuernd einzugreifen.</p> <p><i>Vorgehen:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Erarbeitung Entwicklungsperspektive mit folgenden Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gebietspezifische Analyse mit Darstellung von Potenzialen</li> <li>- Langfristige Entwicklungsperspektive mit Aussagen zu Städtebau, Nutzung, Erschliessung, Einfahrten Kantonsstrasse, Parkierung, Strassenraum</li> <li>- Empfehlungen zur verbindlichen Umsetzung in den planungsrechtlichen Instrumenten der Gemeinden</li> </ul> </li> <li>2. Behördenverbindliche Verankerung der Entwicklungsperspektive z.B. im kommunalen Siedlungsleitbild</li> <li>3. Schaffung der grundeigentümerverbindlichen, planungsrechtlichen Rahmenbedingungen soweit notwendig</li> </ol> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.4, Z-Gebiet Gotthardstrasse Bürglen/ Altdorf</i></p>	<p>Gemeinde Bürglen</p> <p><i>Weitere Beteiligte:</i> Gemeinden Altdorf und Schattdorf, ARE, AfT, AfH (Areal Werkhof)</p>	<p>Soweit möglich Einbezug nutzungsmässiger und städtebaulicher Überlegungen im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur WOV <i>[2016]</i></p> <p>Erarbeitung Entwicklungsperspektiven für das Gebiet <i>[2016-2018]</i></p> <p>Behördenverbindliche Verankerung der Entwicklungsperspektive <i>[2018-2020]</i></p> <p>Schaffung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen <i>[2018-2020]</i></p>

	<i>Abstimmung mit Massnahme GV3.2, Flankierende Sofortmassnahmen WOV (WOV: 1. Etappe) – Altdorf/Schattdorf/Bürglen</i>		
4	<p><b>Verdichtungsgebiet Seematte 1 und 2, Flüelen:</b> Deutliche Erhöhung der Nutzerdichten (Einwohner und Arbeitsplätze) in den V-Gebieten Seematte in Flüelen. Im Teilgebiet Seematte 1 (nordöstlicher Teil) wird mittelfristig die Entwicklung einer dichten Bebauung mit Mischnutzung angestrebt. Im Teilgebiet Seematte 2 (südwestlicher Teil) steht langfristig eher dichte Wohnnutzung im Vordergrund. Die Gemeinde beabsichtigt mit einer Entwicklungsplanung die beabsichtigte Transformation des Gebiets aufzuzeigen. In diesem Rahmen sollen Aussagen zu den Teilgebieten gemacht werden und unterschiedliche Interessen miteinander abgestimmt werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, ESP Wohnen und Tourismus Flüelen</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, Z-Gebiet Flüelen</i></p>	Gemeinde Flüelen	Etappenweise Weiterbearbeitung der Entwicklungsplanung in den entsprechend festgelegten Teilgebieten <i>[ab 2017]</i>
5	<p><b>Verdichtungsgebiet Militärstrasse/ Rossgiessen, Schattdorf:</b> Ziel ist eine deutliche Erhöhung der Nutzerdichten (Arbeitsplätze). In diesem Gebiet sollen verkehrs- und publikumsintensive Einrichtungen angesiedelt werden. Verhindert werden sollen flächenintensive Nutzungen mit geringer Nutzerdichte (z.B. Verteilzentren o.ä.). Die bauliche Dichte soll deutlich erhöht werden. Es sollen keine eingeschossigen Gewerbegebäude und Parkplätze mehr entstehen. Das Gebiet soll zudem über eine leistungsstarke Erschliessung verfügen. Eine Umzonung der ans Gebiet angrenzenden Industriezone (die sich als Gewerbegebiet entwickelt hat) in eine Gewerbezone mit besonderen Nutzungsbestimmungen wird geprüft.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme 1.4, ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf</i></p>	Gemeinde Schattdorf	Schaffen der planerischen Voraussetzungen für eine Verdichtung des Gebiets durch Festschreibung Mindestdichten und spezifischen Nutzungen in BZO <i>[bis 2019]</i>
6	<p><b>Verdichtungsgebiet Rütönen:</b> Im Gebiet Rütönen existieren verschiedene Betriebe im Sozial- und Pflegebereich (Behindertenbetriebe, Altersheim). Es sind aufgrund der teils hohen Auslastung Erweiterungen geplant. Als Teil des Alters- und Pflegeheims soll in Zukunft ausserdem ein regionales Kompetenzzentrum für Demenzzranke entstehen. Im Rahmen der Erweiterungen und Ausbauten soll eine deutliche Erhöhung der baulichen Dichte erreicht werden. Die Erweiterungs- und Ausbauplanung werden durch das Alters- und Pflegeheim durchgeführt. Die Gemeinde schafft die notwendigen planerischen Voraussetzungen und Anforderungen, um die Erhöhung der baulichen Dichte zu gewährleisten.</p>	Gemeinde Schattdorf	Festlegen der weiteren Planungsschritte und der Projektorganisation <i>[bis 2017]</i> . Schaffen der planerischen Voraussetzungen und Formulierung der Anforderungen für eine Verdichtung des Gebiets <i>[bis 2019]</i> .

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem öV erschlossenen Lagen durch Erarbeitung der planerischen Rahmenbedingungen für Verdichtung und einer qualitativ hochwertigen Entwicklung dieser Gebiete (Vorgabe von Minstdichten, Durchführung von Entwicklungsplanungen, Durchführung von Wettbewerben, Ausarbeiten und Umsetzen von Gestaltungsplänen). Lenkung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf gut erschlossene Bauzonenreserven bzw. gut erschlossene Potenzialflächen im Bestand
2	Verringerung Zersiedlung	Verringerung Einzonungsdruck durch Realisierung von Innenentwicklungspotenzialen
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Reduktion des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		→

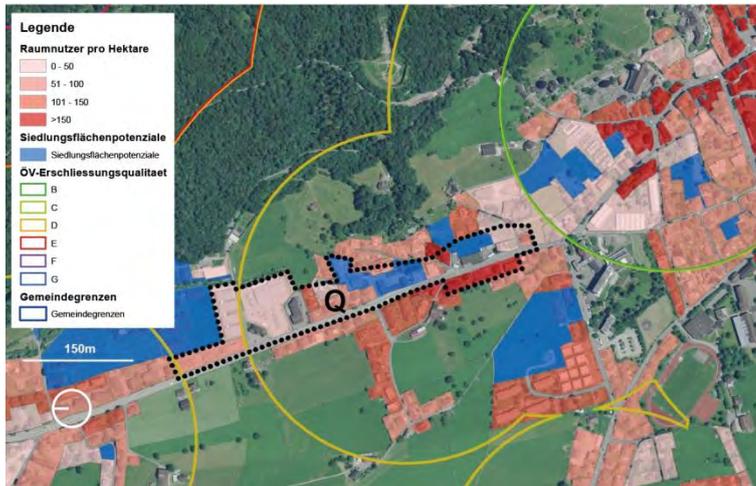
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.
2	Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen, van de wetering, 2015.

<b>Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>S3.3</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> --				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: - Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinden (Altdorf, Erstfeld, Silenen) Kostenträger: Gemeinden		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	In Gesprächen mit den Gemeinden wurden mehrere Gebiete mit Defiziten bezüglich Ortsbild, der Gestaltung des öffentlichen Raums oder bezüglich der Bausubstanz identifiziert. Diese Gebiete stehen im Zentrum der Massnahmen. Ziel ist die bauliche Aufwertung der sanierungsbedürftigen Quartiere durch behutsame Eingriffe in bestehende Strukturen. So sollen städte- bzw. ortsbauliche Missstände behoben werden. Die Gebiete werden mit der Abkürzung „Q“ versehen, was für „Qualitative Aufwertung“ steht. Sie überschneiden sich teilweise mit den Gebieten zur Stärkung der Zentrumsfunktionen („Z-Gebiete“, Massnahme S3.4).
<b>Beschreibung</b>	Die Gemeinden schaffen Voraussetzung für die bauliche Erneuerung durch die Initiierung geeigneter Planungsprozesse: Sie identifizieren erhaltenswerte Bauten, formulieren Ziele für künftige Nutzungen unter Einbezug von Grundeigentümern, schaffen die planerischen Voraussetzungen für Anpassungen oder Erweiterung der Ursprungsnutzung, prüfen Teilersatz bestehender Baustrukturen bei gleichzeitiger Stärkung der städtebaulichen und ortsbaulichen Identität, realisieren Massnahmen zur Verringerung der Verkehrsbelastung in Ortskernen und dicht besiedelten Gebieten.

**Kartographische Darstellung**



Q-Gebiet Sagenmatt/ Schützengut, Altdorf



Q-Gebiet Zentrum, Amsteg (Überschneidung mit Z-Gebiet, Massnahme S3.4)



Q-Gebiet Oberdorf, Erstfeld

<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Die Q-Gebiete überschneiden sich teilweise mit den Gebieten zur Stärkung der Zentrumsfunktionen ( Massnahme S3.4 „Stärkung Zentrumsfunktionen und Belebung“).
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Siehe Teilmassnahmen
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Die Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere trägt zur Erreichung des im Richtplan erklärten Ziels einer hohen Wohn- und Siedlungsqualität bei (Kapitel 4.2 Richtplan Kanton Uri). Verschiedene Richtplaninhalte werden damit konkretisiert, so zum Beispiel der Auftrag an die Gemeinden, die Bausubstanz in Ortskernen zu erneuern oder die Förderung einer hohen gestalterischen Qualität von zentrumsnahen Quartieren und Ortskernen.
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	<i>keine</i>

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>		
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine [Zeithorizont]</b>
<p>1 <b>Quartier Sagenmatt/Schützengut, Altdorf:</b> Die ortsbaulichen Defizite (bzgl. öffentlichen Räumen, Nutzungen, Gestaltung Eingangssituation) sollen mittels baulicher Aufwertung und der Verhinderung unerwünschter Nutzungen behoben werden. Dabei soll das Gebiet gesamtlich betrachtet werden. Dazu erarbeitet die Gemeinde Altdorf in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern eine Entwicklungsvorstellung für das Gebiet und definiert Massnahmen zur Behebung der Defizite.</p>	Gemeinde Altdorf	<p>Erarbeitung Entwicklungsvorstellung und Definition Massnahmen [2017-2018] Umsetzung von Massnahmen [ab 2018]</p>
<p>2 <b>Oberdorf, Erstfeld:</b> Der Charakter und die ortsbauliche Erscheinung des Gebiets soll erhalten werden (Gebiet im ISOS aufgeführt). Zudem sollen die Strassenraumgestaltung verbessert, Bauten ergänzt werden und Parkierungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die in der 2015 erarbeiteten Entwicklungsstudie Oberdorf aufgezeigten Lösungswege sollen weiterverfolgt werden. <i>Abstimmung mit Massnahme IM3.3, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld</i> <i>Abstimmung mit Massnahme GV3.10, Umgestaltung Gotthardstrasse Erstfeld</i></p>	Gemeinde Erstfeld	<p>Die planerischen Rahmenbedingungen zur Aufwertung des Gebiets werden mit der laufenden Revision der Nutzungsplanung angepasst [2016] Die Gemeinde prüft weitere Massnahmen basierend auf der Entwicklungsstudie Oberdorf (z.B. Strassenraumaufwertung Gotthardstrasse) [ab 2017].</p>
<p>3 <b>Zentrum Amsteg:</b> Der touristische Charakter des Gebiets soll im Rahmen anstehender Planungen und Veränderungen besser zur Geltung gebracht werden. Kurzfristig stehen die Gesamtsanierung des Post- und Beckplatzes im</p>	Gemeinde Silenen, Kanton Uri	<p>Die Gemeinde bezieht im Rahmen der Sanierung des Post- und Beckplatzes nutzungsmässige und städtebauliche Überlegungen zur Aufwertung des Gebiets mit ein. (z.B. Erhöhung Aufenthaltsqualität, Stärkung des touristischen Charakters). Es wird geprüft</p>

<p>Vordergrund, wodurch das Hotel und der Dorfladen profitieren könnten. Mittelfristig könnte zudem das Schulhaus umgenutzt werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme IM3.4, Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg (Postplatz &amp; Beckplatz)</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.4, Z-Gebiet, Amsteg</i></p>		<p>ob entsprechende Massnahmen im Zuge der Bauarbeiten realisiert werden können [2019].</p>
--	--	---

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Behebung von orts- und städtebaulichen Defiziten, Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--

**WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern**

1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in Ortskernen und dicht besiedelten Gebieten durch bauliche oder verkehrliche Massnahmen
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

**Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)**

Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

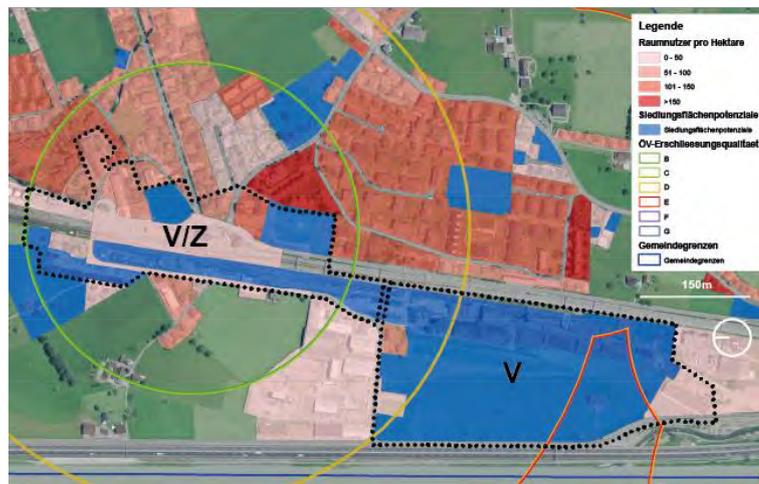
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

**Quellen**

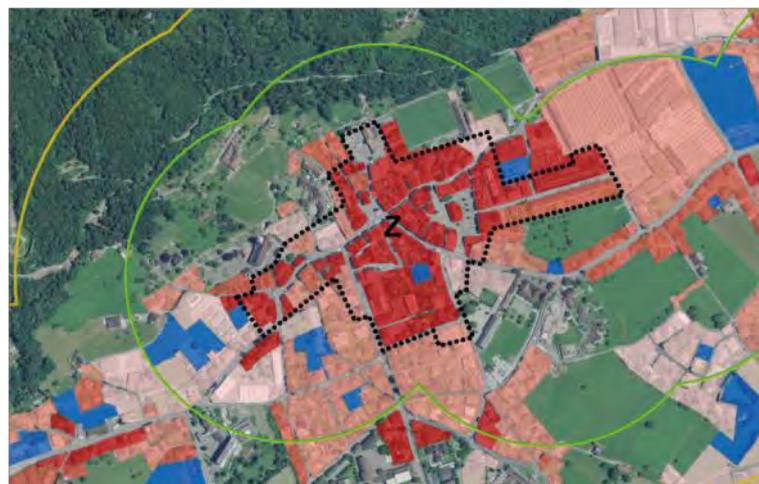
<b>1</b>	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
<b>2</b>	<i>Oberdorf Erstfeld, Entwicklungsstudie, Brandenburg+Müller Architekten, Zug, 28.08.2015.</i>

<b>Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>S3.4</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion - Stärkung urbanes Rückgrat				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren <u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern <u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinden (Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf, Silenen) Kostenträger: Gemeinden		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Verschiedene Gemeinden sehen sich vor der Herausforderung, dass Gewerbe und Detailhandel zunehmend aus den Ortszentren verschwinden und diese entsprechend weniger lebendig sind und zunehmend ihre Attraktivität einbüßen. Dieser Entwicklung soll mit der Umsetzung der Massnahme entgegengewirkt werden.				
<b>Beschreibung</b>	Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, welche in ihrer Funktion als Dorf oder Quartierzentrum gestärkt werden sollen und wo die Belebung gefördert werden soll. In kleineren Ortszentren steht vor allem der Erhalt bestehender Funktionen (z.B. Angebote des täglichen Bedarfs) im Vordergrund. Im Gebiet um den Kantonalbahnhof wird hingegen eine deutliche Stärkung der Zentrumsfunktion durch Neuschaffung von Angeboten angestrebt. Auch im Hauptzentrum Altdorf soll die Zentrumsfunktion weiter gestärkt werden. Die Gemeinden fördern die Entwicklung beispielsweise mit folgenden Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung der Belebung und Aufenthaltsqualität in Quartier- / Ortszentren durch Mischnutzung und Erdgeschossnutzung (Anpassung Nutzungsplanung, Vorgaben im Rahmen von Gestaltungsplänen etc.)</li> <li>- Schaffen von Voraussetzungen für die Stärkung der Funktion als Orts- / Quartierzentrums über Anpassungen der Nutzungsplanung oder die Initiierung geeigneter Planungsprozesse.</li> </ul> Entwicklung von Nutzungsszenarien für Orts- / Quartierzentren unter Einbezug von Grundeigentümern, Gewerbe, Nutzergruppen. Die Gebiete werden mit der Abkürzung „Z“ versehen, was für „Zentrumsfunktion“ steht. Sie überschneiden sich teilweise mit den Gebieten zur Qualitativen Aufwertung („Q-Gebiete“, Massnahme S3.3) oder den Gebieten zur Verdichtung („V-Gebiete“, Massnahme S3.2).				

**Kartographische Darstellung**



Z-Gebiet Kantonalbahnhof Altdorf (Überschneidung mit V-Gebiet, Massnahme S3.2)



Z-Gebiet Zentrum Altdorf



Z-Gebiet Ortseinfahrt Attinghausen



Z-Gebiet Alter Ortskern, Bürglen



Z-Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen/ Altdorf (Überschneidung mit V-Gebiet, Massnahme S3.2)



Z-Gebiet Zentrum Erstfeld



Z-Gebiete Zentrum Flüelen und Flüelen Seematte (Überschneidung mit V-Gebiet, Massnahme S3.2)



Z-Gebiet Dorfkern, Schattdorf



Z-Gebiet Seedorf

	 <p>Z-Gebiet Dägerlohn, Silenen</p>  <p>Z-Gebiet Zentrum Amsteg, Silenen (Überschneidung mit Q-Gebiet, Massnahme S3.3)</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Abstimmung mit Massnahmen S3.3 „Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere“ und S3.2 „Erhöhung der Nutzerdichten in Verdichtungsgebieten“</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p>Siehe Teilmassnahmen</p>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Der Richtplan verweist in unterschiedlichen Kapiteln auf die Bedeutung funktionierender Zentren. So wird festgehalten, dass die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen Rücksicht auf die Belebung der Ortskerne und die bestehende Versorgungsstruktur nehmen sollen. Weiter sind sie angehalten die Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs zum Beispiel durch besondere Rahmenbedingungen und Nutzungsvorschriften zu fördern (Kapitel 4.2, AA 4.2-1).</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p><i>keine</i></p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen		
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine [Zeithorizont]
<p>1 <b>Kantonalbahnhof Altdorf:</b> Die Zentrumsfunktion des Gebiets um den Kantonalbahnhof soll deutlich gestärkt werden. Dazu werden Mischnutzungen und publikumsintensive Erdgeschossnutzungen im Rahmen der Planungen zum ESP Urner Talboden und im Zusammenhang mit der Verdichtung des Gebiets eingefordert.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Kantonalbahnhof Altdorf</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, ESP Urner Talboden</i></p>	Gemeinde Altdorf	<p>Einforderung von Mischnutzungen und von publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen im Wettbewerb für den Ersatzneubau des Bahnhofgebäudes [2016-2017]</p> <p>Sicherstellung der Realisierung von Mischnutzungen und publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen im Rahmen der weiteren Planungen und Umsetzung des QRP Bahnhof Altdorf [laufend]</p>
<p>2 <b>Zentrum Altdorf:</b> Die Zentrumsfunktionen sowie der Nutzungsmix sollen erhalten und weiter gestärkt werden. Insbesondere sollen wichtige, grössere Versorgungsangebote (Coop, Migros) erhalten bleiben. Dazu sollen Opportunitäten genutzt werden. Erdgeschossnutzungen sollen wenn möglich gefördert werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.5, ESP Zentrum Altdorf</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme GV3.4, Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf (WOV: 2. Etappe)</i></p>	Gemeinde Altdorf	<p>Einbringung von Nutzungsüberlegungen bei der Ausarbeitung und Realisierung der Aufwertung des Strassenraums im Rahmen WOV [2016]</p>
<p>3 <b>Ortseinfahrt Attinghausen:</b> Die weitere Abwanderung von öffentlichen Dienstleistern wie Bank und Post und die damit einhergehende Entwicklung zu einer Schlafgemeinde soll aufgehalten werden. Die Gemeinde pflegt dazu den Kontakt zu Grundeigentümern und Betreibern. Sie unterstützt die Umnutzung von ungenutzten oder nicht mehr genutzten Flächen – insbesondere für Gewerbenutzungen.</p>	Gemeinde Attinghausen	<p>Unterstützung von Umnutzungen ungenutzter oder nicht mehr genutzter Flächen – insbesondere für Gewerbenutzungen [laufend]</p>
<p>4 <b>Alter Ortskern, Bürglen:</b> Der Dorfcharakter des Gebiets mitsamt den Mischnutzungen soll erhalten bleiben. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auch bei zukünftigen Planungen in Zentrumsnähe Mischnutzungen realisiert werden (z.B. QGP Pfarmätteli, Areal Aeschlimann).</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme GV3.2, Flankierende Sofortmassnahme WOV (WOV: 1. Etappe)</i></p>	Gemeinde Bürglen	<p>Die Gemeinde bringt sich bei konkreten Entwicklungsabsichten seitens Grundeigentümer in die Planungen ein [laufend]</p> <p>Die Zonenbestimmungen werden hinsichtlich Mischnutzungsvorgaben sowie Einordnung ins Ortsbild überprüft [nächste Revision]</p>

	<i>Abstimmung mit Massnahme GV3.6, Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen</i>		
5	<p><b>Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen/ Altdorf:</b> Der Charakter des Gebiets mit seinen unterschiedlichen Nutzungen soll als Qualität im Zuge einer Verdichtung gestärkt werden. Im Rahmen der Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsperspektive sollen auch Überlegungen zur Stärkung der Zentrumsfunktion getroffen werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Gotthardstrasse</i></p>	Gemeinde Bürglen/ Altdorf	<p>Soweit möglich Einbezug nutzungsmässiger und städtebaulicher Überlegungen im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur WOV [2016], Erarbeitung Entwicklungsperspektiven für das Gebiet [2016-2018] Behördenverbindliche Verankerung der Entwicklungsperspektive [2018-2020], Schaffung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen [2018-2020]</p>
6	<p><b>Zentrum Erstfeld:</b> Die zahlreichen zentralörtlichen Funktionen insbesondere grössere Versorgungsangebote (Coop, UKB, Migros) sollen erhalten bleiben. Erstfeld soll damit als Einkaufsort für die Gemeinden des Oberlands und Silenen und Schattdorf bestehen bleiben.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.3, Q-Gebiet Oberdorf, Erstfeld</i></p>	Gemeinde Erstfeld	Überprüfung Bestimmungen in der Nutzungsplanung hinsichtlich Mischnutzung [bis 2018]
7	<p><b>Zentrum Flüelen:</b> Die zentralörtlichen Funktionen sollen erhalten und Erdgeschossnutzungen gefördert werden. Die alternativen Nutzungsmöglichkeiten der Kirche sollen zudem verbessert werden.</p>	Gemeinde Flüelen	Die Vorgaben zu Mischnutzungen wurden in der laufenden Revision der Nutzungsplanung überprüft und festgelegt.
8	<p><b>Seematte, Flüelen:</b> Im Zuge der Verdichtung soll ein angemessener Anteil Mischnutzungen und publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen realisiert werden</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2 Verdichtungsgebiet Seematte 1</i></p>	Gemeinde Flüelen	Einbezug nutzungsmässiger Überlegungen in Weiterbearbeitung der Entwicklungsplanung (Massnahme S3.2 V-Gebiet Seematte 1)

<p>9</p>	<p><b>Dorfkern, Schattdorf:</b> Seit 2012 haben einige Betriebe im Dienstleistungsbereich, Detailhandel oder der Gastronomie ihren Betrieb im Dorfkern von Schattdorf eingestellt oder sind in Nachbargemeinden abgewandert. Der Dorfkern ist teilweise wenig attraktiv, der Dorfplatz erfüllt seine Funktion als Aufenthaltsort nur ungenügend.</p> <p>Durch die aktive Einflussnahme der Gemeinde soll der Zentrumscharakter des Dorfkerne gestärkt werden. Kurz- bis mittelfristig sollen Sofortmassnahmen zur Stärkung des Dorfkerne beitragen (z.B. Realisierung von Sitzgelegenheiten, gedeckten Unterständen).</p> <p>Mittelfristig stösst die Gemeinde richtungsweisende Projekte („Leuchtturmprojekte“) zur Entwicklung des Dorfkerne an. Ein Projekt zur Realisierung einer Gemeinschaftspraxis befindet sich in Planung. Die Gemeinde erarbeitet ausserdem im Dialog mit den im Dorfkerne beteiligten und betroffenen Interessengruppen eine gemeinsame Zielvorstellung über die Entwicklung des Dorfkerne.</p>	<p>Gemeinde Schattdorf</p>	<p>Realisierung von Sofortmassnahmen (Sitzgelegenheiten, gedeckte Unterstände) [2016-2017]</p> <p>Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsvorstellung zum Dorfkerne [bis 2018]</p> <p>Weiterverfolgung und Realisierung des Projekts Gemeinschaftspraxis [bis 2018]</p> <p>Anstoss weiterer „Leuchtturmprojekte“</p>
<p>10</p>	<p><b>Seedorf:</b> Der Zentrumscharakter des Gebiets soll gestärkt werden. Dazu ist u.a. die Schaffung eines öffentlichen Raums (ein Ort der Begegnung) notwendig. Spielräume zur Weiterentwicklung des Gebiets sind teilweise vorhanden (ältere Gebäude, grosse Parzellen, Bauabsichten auf einzelnen Parzellen, Flächen mit Verdichtungspotenzial). Ausserdem könnten Strassensanierungen die Strassenraumgestaltung beinhalten. Im Rahmen einer Studie sollten die Entwicklungsperspektiven in einer Gesamtbetrachtung aufgezeigt werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme GV3.8, Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsgestaltung Seedorf innerorts</i></p>	<p>Gemeinde Seedorf</p>	<p>Prüfung inwieweit Strassenraumgestaltung bei allfälligen Strassensanierungen einbezogen werden kann [laufend]</p> <p>Erarbeitung einer Studie zur Ortskernentwicklung [2016-2017]</p>
<p>11</p>	<p><b>Dägerlohn, Silenen:</b> Im Rahmen des NRP-Projekts „Dienstleistungszentrum als Dorfmitelpunkt“ soll ein Konzept entwickelt werden, das aufzeigt wie in Dorfläden Nahversorgung, Dienstleistungen und Treffpunkt in einem neuen Modell eines Dienstleistungszentrums gebündelt und damit wirtschaftlich betrieben werden können. Damit sollen</p>	<p>Gemeinde Silenen</p>	<p>Lageanalyse, Bedürfnis- und Ideenformulierung , Entwicklung von Szenarien in Zusammenarbeit mit Ladenbetreibern, Gemeindebehörden, Interessierten und externen Expertinnen und Experten [2016-2017]</p>

	Szenarien aufgezeigt werden, wie der bestehende Dorfladen in Silenen weitergeführt oder wie eine geeignete Ersatzlösung gefunden werden kann. Im Vordergrund stehen die Erhaltung von Begegnungsorten für das Zusammenleben im Dorf und eine stärkere Zentrumsbildung.		
12	<p><b>Zentrum Amsteg, Silenen:</b> Der touristische Charakter des Gebiets soll im Rahmen anstehender Planungen und Veränderungen besser zur Geltung gebracht werden. Die bestehenden zentralörtlichen Funktionen sollen erhalten werden. Kurzfristig stehen die Gesamtsanierung des Post- und Beckplatzes im Vordergrund, wodurch das Hotel und der Dorfladen profitieren könnten. Mittelfristig könnte zudem das Schulhaus umgenutzt werden.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme IM 3.4, Aufwertung Post- und Beckplatz, Amsteg</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.3, Q-Gebiet Amsteg</i></p>	Gemeinde Silenen, Kanton Uri	Die Gemeinde bezieht im Rahmen der Sanierung des Post- und Beckplatzes nutzungsmässige und städtebauliche Überlegungen zur Aufwertung des Gebiets mit ein (z.B. Erhöhung Aufenthaltsqualität, Stärkung des touristischen Charakters) [2019]

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	Verhinderung der Auslagerung von Versorgungsleistungen und entsprechender Arbeitsplätze an periphere, mit dem ÖV schlecht erschlossene Standorte Zunahme bzw. Erhalt der Dichte an Versorgungsleistungen und entsprechender Arbeitsplätze in Dorfkernen durch Schaffen der planerischen Voraussetzungen (Mischnutzungsvorgaben) oder die aktive Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten
2	Verringerung Zersiedlung	Verringerung des Einzonungsdrucks für neue Gewerbeflächen an peripheren, schlecht mit dem ÖV erschlossenen Standorten
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume durch Belebung

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--

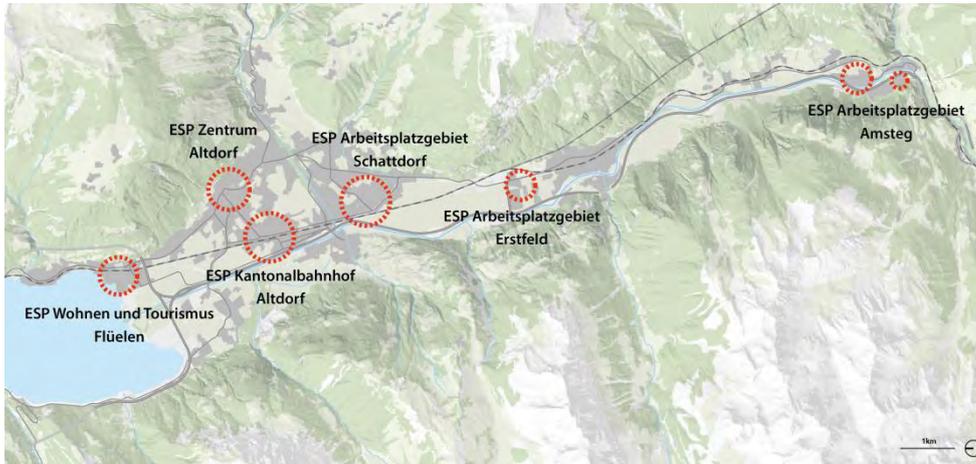
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Erhöhung des Anteils Fuss- und Veloverkehr durch Realisierung von Mischnutzungen und Ermöglichung kurzer Wege
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
2	<i>Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen, van de wetering, 2015.</i>

Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	S3.5
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Entwicklung Transformationsgebiete</li> <li>- Stärkung Industriegebiete / -propeller</li> </ul> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren</li> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> </ul> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S3: Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern</li> </ul> <p><u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --</p>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	<p>Massnahmenträger: Gemeinden (Silenen, Schattdorf, Erstfeld, Altdorf, Flüelen), Kanton Uri (ARE)</p> <p>Kostenträger: Gemeinden, Kanton Uri (kantonale Beiträge)</p> <p>Weitere Beteiligte: Gemeinde Gurtellen</p>		
Allgemeine Beschreibung					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Die letzten zehn Jahre haben im Kanton Uri bei einem steigenden Flächenbedarf im industriell-gewerblichen Sektor einen gleichzeitigen Rückgang der Arbeitsplätze mit sich gebracht. Der bereits grosse Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz ist weiter gestiegen, die Tendenz zu wertschöpfungsarmen Nutzungen hält an. Um den beschriebenen Trend zu stoppen, das Arbeitsplatzangebot zu diversifizieren und zu erweitern sowie um die wirtschaftliche Entwicklung im zentralschweizerischen Umfeld zu stärken werden im kantonalen Richtplan Entwicklungsschwerpunkte mit unterschiedlichen Standortprofilen (Industrie, Gewerbe und verkehrsintensive Einrichtungen; Wohnen; Dienstleistung, Tourismus) und Qualitäten definiert. In einem nächsten Schritt soll die unterschiedlich weit fortgeschrittene Umsetzung der ESP hinsichtlich Perimeter, Standortprofil, zukünftige Entwicklung sowie Massnahmen konkretisiert werden.</p> <p>Die Entwicklungsschwerpunkte überschneiden sich teilweise mit den V- und Z-Gebieten (Massnahmen S3.2 und S3.4).</p>				
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Gemeinden und der Kanton präzisieren gemeinsam die Entwicklungsschwerpunkte hinsichtlich Perimeter, Standortprofil und zukünftiger Entwicklung in einem Entwicklungskonzept [bis 2019]. Daraus leiten die Gemeinden Massnahmen und konkrete Aufträge an die Revision der Nutzungsplanung ab und setzen diese um [ab 2019].</p> <p>Die Anforderungen an die Entwicklungskonzepte werden vorgängig vom Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden festgelegt.</p>				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Abstimmung mit V-, Q-, Z-Gebieten (Massnahmen S3.2, S3.3, S3.4) Die Realisierung der ESP ist abhängig von der tatsächlichen Bevölkerungs- bzw. Beschäftigtenentwicklung.</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p>Siehe Teilmassnahmen</p>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und skizziert deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für deren Umsetzung (AA 4.3-1 – 4.3-8).</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p>In den im Richtplan festgesetzten Entwicklungsschwerpunkten, können im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung FFF beansprucht werden. Dafür müssen ein aus kantonaler Sicht überwiegendes Interesse bestehen und die beanspruchten Gebiete flächengleich kompensiert werden. Dies kann durch die Aufwertung von anthropogen beeinträchtigten oder ertragsarmen Böden mit dem anfallenden Bodenmaterial geschehen (Abstimmungsanweisung 6.2-2 kantonaler Richtplan Uri).</p>

<p><b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b></p>			
	<p><b>Titel und Beschreibung</b></p>	<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p><b>Meilensteine [Zeithorizont]</b></p>
<p>1</p>	<p><b>ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg:</b> Das Arbeitsplatzgebiet Amsteg stellt aufgrund seiner Lage einen auf das Obere Reusstal und das Urserental orientierten Entwicklungsschwerpunkt für Industrie und Gewerbe dar. Die Gemeinde formuliert dazu ein Entwicklungskonzept gemäss den mit dem Kanton definierten Anforderungen. Die Gemeinde Gurtellen wird in den Erarbeitungsprozess miteinbezogen, um die Rolle der Zone Plattisbachen für den ESP zu klären.</p>	<p>Gemeinde Silenen, Gemeinde Gurtellen, Kanton Uri: ARE</p>	<p>Formulierung Entwicklungskonzept gemäss den mit dem Kanton definierten Anforderungen [bis 2018]</p>
<p>2</p>	<p><b>ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf:</b> Für den ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf mit seinem spezifischen Standortprofil für Industrie und Gewerbe sowie Verkehrsintensive Einrichtungen wird insbesondere eine zweckmässige verkehrliche Erschliessung (inkl. Gleisanschluss) angestrebt.  Die Gemeinde konkretisiert die im Siedlungsleitbild gemachten Aussagen zum ESP in einem Entwicklungskonzept und definiert weitere Massnahmen zur Umsetzung des ESPs. Im Entwicklungskonzept berücksichtigt werden die Planungen im Zusammenhang mit dem Waldareal und der Arbeitszone Schächen-</p>	<p>Gemeinde Schattdorf, Kanton Uri: ARE</p>	<p>Erarbeitung Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald [2016]  Formulierung Entwicklungskonzept gemäss den mit dem Kanton definierten Anforderungen [bis 2018]</p>

	wald (RUAG Areal). Neueinzonungen im Entwicklungsschwerpunkt erfolgen auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts. <i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Schattdorf</i>		
3	<p><b>ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld (Breiteli–Gygen):</b> Der Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld soll unter anderem der Umsiedlung ortsansässiger Betriebe aufgrund beschränkter Platzverhältnisse an aktuellen Standorten (v.a. innerhalb Wohn- und Mischzonen) dienen. Zudem dient er als Entwicklungsstandort zur Nutzung des Tunnelwassers Portal Nord.</p> <p>Für die Umsetzung des Entwicklungsschwerpunktes Arbeitsplatzgebiet Erstfeld werden die Voraussetzungen auf der Grundlage des Nutzungskonzepts Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld «Gygen» geschaffen. Dazu wird das bestehende Nutzungskonzept aktualisiert und mit übergeordneten Aussagen präzisiert.</p>	Gemeinde Erstfeld, Kanton Uri: ARE	Aktualisierung und Präzisierung des bestehenden Nutzungskonzepts Gewerbegebiet Erstfeld «Gygen» [bis 2018].
4	<p><b>ESP Zentrum Altdorf:</b> Das Zentrum Altdorf (inklusive Altdorf Ost, Hellgasse, Dätwylerareal) soll weiterhin als Entwicklungsschwerpunkt für Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen bestehen bleiben und sich weiterentwickeln.</p> <p>Kanton und Gemeinde handeln vorausschauend, um die bestehenden Zentrumsfunktionen weiterzuentwickeln und allfälligen Abwanderungen oder ungewollten Entwicklungen entgegenzuwirken. Zudem wird die Zentrumsfunktion durch den Erhalt der Standorte für Verwaltung und Spital gestärkt.</p> <p>Die im Rahmen des Entwicklungskonzepts Industriezone Hellgasse Ost (2015) gemachten Überlegungen sollen in die Erarbeitung einfließen.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Zentrum Altdorf</i></p>	Gemeinde Altdorf, Kanton Uri: ARE	Formulierung Entwicklungskonzept gemäss den mit dem Kanton definierten Anforderungen [bis 2018]
5	<p><b>ESP Urner Talboden:</b> Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie der Realisierung von dichten Wohnnutzungen.</p> <p>Die Planungen im Zusammenhang mit dem ESP Urner Talboden sind bereits weit fortgeschritten. 2013 erfolgte die Verabschiedung des Quartierrichtplans im Sektor Bahnhof Altdorf, 2014 die Festlegung des Quartiergestaltungsplans im Sektor Eyschachen. Die weiteren Schritte sind definiert und angestossen. In der kommenden Projektphase bis ins Jahr 2020/21 geht es darum die notwendigen Infrastrukturanpassungen vorzunehmen, bauliche Massnahmen zu realisieren, die Erschliessung sicherzustellen sowie Entwicklungsflächen zu mobilisieren.</p> <p><i>Sektor Bahnhof Altdorf:</i> Durchführung eines Wettbewerbs für den Ersatzneubau des bestehenden Bahnhofgebäudes (2016-2017), Realisierung Buskonzepts sowie die notwendigen Infrastrukturanpassungen (Verlegung der Rynächtstrasse, Gestaltung Bahnhofplatz inkl. Haltestellen), Verlängerung der Perrons und</p>	Gemeinde Altdorf, Kanton Uri: ARE	Laufende Umsetzung der weiteren Massnahmen in den jeweiligen Sektoren gemäss Beschreibung

	<p>der Personenunterführung am Bahnhof Altdorf, Finalisierung der angestrebten Haltepolitik im Schienenverkehr.</p> <p><i>Sektor Eyschachen:</i> Erschliessung des Gebiets Eyschachen, Erstellung der operativen Verkaufsbereitschaft für die Flächen im Eyschachen.</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Bahnhof Altdorf</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.4, Z-Gebiet Bahnhof Altdorf</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme IM3.1, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme IM3.2, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme ÖV3.1, Umsetzung Buskonzept</i></p>		
6	<p><b>ESP Wohnen und Tourismus Flüelen:</b> Ziel ist eine mittel- bis langfristige Umnutzung des Gebiets zugunsten von hochwertigen Wohn-, Tourismus- und Arbeitsplatznutzungen. Im nordöstlichen Teil (Seematte 1) steht eine dichte Mischnutzung im Vordergrund. Im südwestlichen Teil (Seematte 2) liegt der Fokus auf einer dichten Wohnnutzung. Standortgebundene Betriebe bleiben erhalten. Sämtliche Planungen im Zusammenhang mit dem ESP Wohnen und Tourismus Flüelen finden im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung statt (Massnahme S3.3, V-Gebiet, Flüelen).</p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.2, V-Gebiet Flüelen</i></p> <p><i>Abstimmung mit Massnahme S3.4, Z-Gebiet Flüelen</i></p>	Gemeinde Flüelen, Kanton Uri: ARE	Massnahme S3.2 und S3.4, V- und Z-Gebiete, Flüelen

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut oder sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen durch Konkretisierung der Vorgaben zur Entwicklung der Gebiete und Schaffen der planerischen Voraussetzungen für die Überbauung der Flächen.
2	Verringerung Zersiedlung	Verringerung Einzonungsdruck durch Konzentration der Entwicklung in ESP
3	Qualität öffentliche Räume	--

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
3b	Natur- und Landschaftsräume	

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
2	<i>Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen, van de wetering, 2015.</i>
3	<i>Entwicklungskonzept Industriezone Hellgasse Ost, Remund+Kuster, 2015.</i>
4	<i>Quartierrichtplan „Bahnhof“, Gemeinde Altdorf, 2014.</i>
5	<i>Quartiergestaltungsplan Eyschachen, Gemeinde Altdorf, 2014.</i>
6	<i>Nutzungskonzept Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld, Gygen, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri, 2010</i>

<b>Konzept „Förderung Siedlungsökologie“</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>S3.6</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt, Stärkung, Vernetzung Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft</li> </ul> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zugänglichkeit und Nutzung der Freiräume innerhalb der Siedlung ermöglichen</li> <li>- Übergänge zwischen Siedlung und Land(wirt)schaft sorgfältig planen</li> </ul> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: „Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln“</li> <li>- L3: „Vernetzung fördern“</li> </ul> <p>Bezug zu nationalen Massnahmen: --</p>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Kanton Uri (ARE) Weitere Beteiligte: Kanton Uri (ALA), Gemeinden, Haus-/Grundeigentümer, Gewerbeverband, Hauseigentümerverband, Umweltrat		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Gemäss dem eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetz hat der Kanton Uri die Pflicht für ökologischen Ausgleich in intensiv genutzten Gebieten (in- und ausserhalb von Siedlungen) zu sorgen (Art. 18b Abs. 2 NHG). Im Kanton Uri fehlt allerdings bisher eine übergeordnete Strategie zu Erhaltung und Neuschaffung von Grünräumen im Siedlungsgebiet. Das führt teilweise zu einer Verarmung der ökologischen Werte und zum Verschwinden (oder zur Nicht-Schaffung) von Grünräumen für die Erholungsnutzung innerhalb des Siedlungsgebiets. Insbesondere stehen auch die Siedlungsränder oft nicht in Einklang mit dem umliegenden Kulturland, was zu scharfen und oft auch wenig ansprechenden Übergängen zwischen Siedlungsgebiet und Kulturland führt.</p> <p>Das Konzept „Förderung Siedlungsökologie“ hat zum Ziel, ein einheitliches Vorgehen festzulegen und Massnahmenvorschläge zu erarbeiten, die anschliessend in der kantonalen und kommunalen Siedlungsplanung umgesetzt werden können. Damit sollen die Siedlungsgebiete ökologisch und auch erholungstechnisch aufgewertet werden.</p>				
<b>Beschreibung</b>	Erarbeitung eines Konzepts zur Förderung der Siedlungsökologie. Aufzeigen von entsprechenden Massnahmen (z. B. Vorgaben für Nutzungspläne, Festlegen der naturnahen und ökologisch wertvollen Siedlungsränder, Umgang mit naturnahen Grünräumen innerhalb der Siedlung, etc.). Diese Vorgaben sollen dann im Rahmen der kommunalen Nutzungsplanung oder im direkten Kontakt mit entsprechenden Grundeigentümern umgesetzt werden.				
<b>Kartographische Darstellung</b>	keine				

<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit Massnahme S3.1 „Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder“ Massnahmen sollen eigenständig umgesetzt werden. Konzept Förderung Siedlungsökologie kann auf bestehende Grundlagen des Landschaftsentwicklungskonzepts (LEK) zurückgreifen bzw. später allenfalls im LEK integriert werden.
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung des Konzepts im Entwurf (ab 2017)</li> <li>• Vernehmlassung des Konzepts mit Fachstellen des Kantons, Gemeinden, Verbänden usw. (2017/18)</li> <li>• Verabschiedung der Umsetzungsplanung durch den Regierungsrat (2018)</li> <li>• Umsetzung der Massnahmen (ab 2019)</li> <li>• Gegebenenfalls Integration des Konzepts und der Massnahmen in das LEK (ab 2018)</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Im Rahmen der Vorgaben für die Siedlungsgestaltung und -infrastruktur gibt der Kanton Uri im Richtplan das Ziel vor, dass die Gemeinden und der Kanton bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten mehr Rücksicht auf die Siedlungsgestaltung und -qualität, auf die Belebung und Unterstützung der Ortskerne und des öffentlichen Raums wie auch auf die Siedlungsökologie nehmen. (RP, Kap. 4.2)  Als Abstimmungsanweisung gibt er die Gestaltung von Siedlungsrändern und von Siedlungsfreiräumen vor (AA 4.2-3). Dabei soll insbesondere auch die Siedlungsökologie gefördert werden (AA 4.2-4)
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	<i>keine</i>

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Ausweitung der Grün- und Freiräume im städtischen Raum, Erhöhung der Qualität (städtebaulich, landschaftsästhetisch, ökologisch) der Siedlungsränder, Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume im Bereich der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--

**WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern**

1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--

3a	Flächenbeanspruchung	Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebiete, Schaffung von Parks, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen

**Quellen**

<b>1</b>	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
----------	--

Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	S3.7
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt, Stärkung, Vernetzung Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft</li> <li>- Erhalt und Stärkung Grüngürtel</li> </ul> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Übergänge zwischen Siedlung und Land(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Landwirten zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen</li> </ul> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten</li> </ul> <p>Bezug zu nationalen Massnahmen: --</p>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe, Umsetzung ab sofort <input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Grundeigentümer, Kanton Uri (ARE), Bund, evtl. Dritte Weitere Beteiligte: Gemeinden		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Natursteinmauern (Trocken- oder Mörtelmauern) bilden seit Jahrhunderten ein typisches Element im Ortsbild verschiedener Urner Dörfer (siehe auch ISOS). Das bemerkte bereits Johann Wolfgang von Goethe 1775 auf seiner ersten Reise durch die Schweiz, als er in seinem Reisetagebuch vermerkte: „Man konnte Altdorf mit Schwyz vergleichen, ... nur waren hier die Güter und Gütchen alle von hohen Mauern umgeben.“ Oft säumen die Natursteinmauern enge Gassen oder grenzen Grundstücke und Anwesen vom öffentlichen Raum ab. Die Natursteinmauern sind aber nicht nur als Kulturelemente von besonderer Bedeutung. Sie sind auch Lebensraum für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten und tragen damit entscheidend zur Biodiversität in (und auch ausserhalb von) Siedlungsgebieten bei.</p> <p>Weil der Unterhalt, die Sanierung und die Neuschaffung von Natursteinmauern relativ kostenintensiv sind, werden immer mehr Natursteinmauern durch kostengünstigere Mauern (z. B. Betonmauern) ersetzt.</p> <p>Mit der gezielten Erhaltung und Neuschaffung von Natursteinmauern soll dieser Entwicklung entgegengewirkt werden. In einzelnen Gemeinden sind bereits Projekte zum Erhalt und zur Förderung von Natursteinmauern umgesetzt worden (Almausa-Projekt in Altdorf) oder befinden sich aktuell in Erarbeitung (Silenen). Solche Massnahmen und deren Umsetzung sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf weitere Gemeinden des Kantons Uri ausgedehnt werden.</p>				
<b>Beschreibung</b>	<p>In den Gemeinden, wo zurzeit noch keine Projekte zum Erhalt und zur Förderung von Trockenmauern umgesetzt oder in Erarbeitung sind, soll eine Bestandsaufnahme der bestehenden Trockenmauern durchgeführt werden (Erstfeld, Schattdorf, Flüelen, Attinghausen, Seedorf). In der Gemeinde Bürglen ist ein Projekt entsprechend dem Almausa-Projekt in Altdorf denkbar. In den übrigen Gemeinden können in Bezug auf das Konzept „Förderung Siedlungsökologie“ entsprechende Massnahmen umgesetzt werden. Die eigentliche Umsetzung erfolgt anschliessend im Rahmen der Bewilligung von Baugesuchen, wo in Absprache mit den entsprechenden Bauherren und Grundeigentümern Massnahmen zum Erhalt oder zur Neuschaffung von Trockenmauern vereinbart werden.</p>				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p><i>Natursteinmauer in Altdorf, Quelle: Foto Christof Hirtler</i></p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Konzept „Förderung Siedlungsökologie (Massnahme S3.6) bildet die Grundlage für entsprechende Bestimmungen und Vorgaben zum Erhalt und zur Neuschaffung von Trockenmauern, die im Rahmen der Nutzungsplanung der Gemeinden erlassen werden sollen.</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsaufnahme in den Gemeinden (bis Ende 2016)</li> <li>• Umsetzung von Einzelmassnahmen in den Gemeinden (laufend)</li> <li>• Prüfung und Erarbeitung Mauersanierungsprojekt Gemeinde Bürglen (ab 2016)</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Der Richtplan macht keine Vorgaben zur Erhaltung oder Neuschaffung von Trockenmauern.</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p><i>keine</i></p>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Erhöhung der Qualität (städtebaulich, landschaftsästhetisch, ökologisch) der Siedlungsränder, Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume im Bereich der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Steigerung der Landschaftsqualität
<b>Quellen</b>		
1	<i>ISOS - Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung.</i>	

**Massnahmenblätter für die Landschaftsentwicklung**

Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	L3.1
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt, Stärkung, Vernetzung Landschaftskammern</li> <li>- Erhalt, Stärkung, Vernetzung Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Übergänge zwischen Siedlung und Land(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Landwirten zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen</li> <li>- Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- L1: Kulturlandschaft aufwerten</li> <li>- L2: Vernetzung fördern</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --					
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Kanton Uri (ARE) Weitere Beteiligte: Kanton Uri (ALA), Gemeinden, Grundeigentümer, Bauernverband, Korporation Uri, Urner Umweltrat		
Allgemeine Beschreibung					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Das Kulturland in der Reussebene ist räumlich stark begrenzt und verschiedenen Nutzungsansprüchen ausgesetzt. Die Siedlungsentwicklung droht das noch unverbaute Kulturland zusätzlich zu verknappen, von Seiten der Landwirtschaft bestehen Ansprüche auf genügend grosse Nutzflächen und entsprechend hohe Erträge und Tier- und Pflanzenarten benötigen für ihr Überleben geeignete Lebensräume. Die in der Urner Reussebene noch vorhandenen landwirtschaftlichen Nutzflächen werden heute intensiv landwirtschaftlich bewirtschaftet und bieten entsprechend immer weniger Lebensräume für wildlebende Tier- und Pflanzenarten. Dies wirkt sich auch negativ auf die Vernetzungsmöglichkeiten für diese Arten aus. Insgesamt nimmt die ökologische Qualität des Kulturlandes stetig ab.</p> <p>Dieser Entwicklung soll durch gezielte ökologische Aufwertungsmassnahmen entgegengewirkt werden. Die Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“ soll helfen, die ökologische Qualität des Kulturlandes durch eine gezielte Massnahmenplanung weiterhin kontinuierlich zu verbessern und langfristig zu sichern.</p>				
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“ soll gebietspezifisch konkrete und gezielte ökologische Aufwertungsmassnahmen (Schaffung von naturnahen Landschaftsstrukturen wie Einzelbäume, Hochstamm-Obstgärten, Alleen, Hecken, Trockenmauern usw.) formulieren. Der Umsetzungsplanung soll eine gesamtheitliche Betrachtung und Analyse vorausgehen, welche die strategische Stossrichtung für ökologische Aufwertungen vorgibt.</p> <p>Die Umsetzung der geplanten Aufwertungsmassnahmen geschieht einerseits über die kommunale Nutzungsplanung (Umsetzung der Vorgaben) und andererseits im direkten Gespräch mit den entsprechenden Grundeigentümern und Landwirten, welche die einzelnen Massnahmen auf ihrem Land realisieren sollen.</p>				

<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Vernetzungskonzept (Massnahme L3.2) wird parallel zur Umsetzungsplanung erarbeitet. Einzelne Massnahmen aus dem Vernetzungskonzept können in die Umsetzungsplanung mit einfliessen.</li> <li>• Abstimmung mit dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK): Aus der Erarbeitung des LEK bereits bestehende Grundlagen können verwendet werden.</li> <li>• Von der Massnahme betroffene Akteure werden bei der Umsetzungsplanung miteinbezogen.</li> </ul>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung der Umsetzungsplanung im Entwurf (ab 2017)</li> <li>• Vernehmlassung der Umsetzungsplanung mit Fachstellen des Kantons, Gemeinden, Verbänden usw. (2017/2018)</li> <li>• Verabschiedung der Umsetzungsplanung durch den Regierungsrat (2018)</li> <li>• Umsetzung der Massnahmen (ab 2019)</li> <li>• Allfällige Integration der Umsetzungsplanung in das LEK (ab 2018).</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Der Richtplan legt fest, dass der Kanton intakte Natur- und Kulturlandschaften sichert, da sie einerseits Voraussetzung für das langfristige Überleben von Tier- und Pflanzenarten, andererseits eine wichtige Grundlage für attraktives Wohnen und für wertvolle Naherholungsgebiete in Siedlungsnähe sind. Der Kanton sorgt für den Erhalt der Biodiversität, indem Lebensräume für bedrohte Arten, seltene Biotope und struktureiche Kulturlandschaften erhalten und untereinander vernetzt werden (Kapitel. 6.1).</p> <p>Der Kanton Uri setzt sich im Richtplan das Ziel, die grosse naturräumliche Vielfalt und die regionale Eigenart der traditionellen Kulturlandschaften für die kommenden Generationen zu sichern. Die schutzwürdigen Biotope und die Lebensräume von bedrohten Tier- und Pflanzenarten sind in ihrer Qualität zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen, damit ein langfristiges Überleben der Lebensgemeinschaften und Arten sichergestellt ist. Für die Erhaltung der Artenvielfalt sind zudem isolierte Lebensräume mittels geeigneten Strukturen zu vernetzen (Kapitel 6.1).</p>
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	<i>keine</i>

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Steigerung der Landschaftsqualität

<b>Quellen</b>	
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>

Erarbeitung Vernetzungskonzept		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	L3.2
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	- Erhalt, Stärkung, Vernetzung Landschaftskammern - Erhalt, Stärkung, Vernetzung Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	- Trennwirkung der nationalen Infrastrukturen reduzieren - Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
- L2: Vernetzung fördern					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --					
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Kanton Uri (ARE), evtl. Bund Weitere Beteiligte: Kanton Uri (ALA, AFJ), Gemeinden, ASTRA, SBB, Bauernverband, Korporation Uri, Urner Umweltrat, Grundeigentümer		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Die Vernetzungsmöglichkeiten für Wild- und Kleintiere sind in der Reussebene heute stark eingeschränkt. Insbesondere die verbaute Reuss sowie die grossen Verkehrsträger der Autobahn und der Eisenbahnlinie zerschneiden das Reusstal von Norden nach Süden praktisch durchgehend und erschweren die Vernetzung über den Talboden. Die Vernetzung entlang der Bergflanken ist dagegen relativ intakt, punktuell sind aber auch hier Barrieren vorhanden (z. B. verbauter Schächten beim Schächtenwald, Strassen usw.). Eine vielerorts stark intensivierte Landwirtschaft mit entsprechend wenig naturnahen Flächen beeinträchtigt die Vernetzung zusätzlich. Die eingeschränkten Vernetzungsmöglichkeiten unterbinden den Austausch der Populationen verschiedener Tierarten, was längerfristig zu einer genetischen Verarmung und dadurch zu einer Bedrohung der Vorkommen bestimmter Tierarten führt.</p> <p>Mit der Erarbeitung eines Vernetzungskonzepts sollen die wichtigsten Vernetzungsachsen im Agglomerationsgebiet bezeichnet und beschrieben werden und es sollen Massnahmen zur Erhaltung und Aufwertung dieser Achsen definiert werden. Damit sollen die Vernetzungsmöglichkeiten erhalten und insbesondere auch erweitert werden.</p>
<b>Beschreibung</b>	<p>Das Vernetzungskonzept soll die wichtigsten bestehenden oder neu zu schaffenden Vernetzungsachsen im Hinblick auf ausgewählte Artengruppen bezeichnen. Für diese Vernetzungsachsen werden anschliessend entsprechende Erhaltungs- oder Aufwertungsmassnahmen definiert und priorisiert (z. B. Schaffung von Heckenstrukturen, Kleintierdurchlässen, Wildtierübergängen etc.).</p> <p>Die im Konzept bezeichneten Massnahmen sollen in der Folge a) im Rahmen der Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“, b) im Rahmen der Realisierung von Grossprojekten oder c) als Einzelmassnahmen im Kontakt mit den betroffenen Grundeigentümern umgesetzt werden.</p>

<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Umsetzungsplanung „Aufwertung Kulturlandschaft“ (Massnahme L3.1) wird parallel zum Vernetzungskonzept erarbeitet. Einzelne Massnahmen aus dem Vernetzungskonzept können in die Umsetzungsplanung mit einfließen.</li> <li>Abstimmung mit dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK): Aus der Erarbeitung des LEK bereits bestehende Grundlagen können verwendet werden.</li> <li>Von der Massnahme betroffene Akteure werden bei der Ausarbeitung des Konzepts miteinbezogen.</li> </ul>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung des Vernetzungskonzept im Entwurf (ab 2017)</li> <li>Vernehmlassung des Vernetzungskonzepts mit Fachstellen des Kantons, Gemeinden, Verbänden usw. (2017)</li> <li>Verabschiedung der Umsetzungsplanung durch den Regierungsrat (Ende 2017)</li> <li>Umsetzung der Massnahmen (ab 2018)</li> <li>Allfällige Integration in das LEK (ab 2018).</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Der Richtplan legt fest, dass der Kanton intakte Natur- und Kulturlandschaften sichert, da sie einerseits Voraussetzung für das langfristige Überleben von Tier- und Pflanzenarten, andererseits eine wichtige Grundlage für attraktives Wohnen und für wertvolle Naherholungsgebiete in Siedlungsnähe sind. Der Kanton sorgt für den Erhalt der Biodiversität, indem Lebensräume für bedrohte Arten, seltene Biotope und struktureiche Kulturlandschaften erhalten und untereinander vernetzt werden (RP, Kap. 6.1).</p> <p>Der Kanton Uri setzt sich im Richtplan das Ziel, die grosse naturräumliche Vielfalt und die regionale Eigenart der traditionellen Kulturlandschaften für die kommenden Generationen zu sichern. Die schutzwürdigen Biotope und die Lebensräume von bedrohten Tier- und Pflanzenarten sind in ihrer Qualität zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen, damit ein langfristiges Überleben der Lebensgemeinschaften und Arten sichergestellt ist. Für die Erhaltung der Artenvielfalt sind zudem isolierte Lebensräume mittels geeigneten Strukturen zu vernetzen (RP, Kap. 6.1).</p> <p>Die Vernetzung von isolierten Lebensräumen und Populationen mittels Vernetzungskorridoren ist dabei eine der Stossrichtungen zur Erreichung dieses Ziels (RP, Kap. 6.1) wie auch die Massnahmen der Vernetzungskorridore von nationaler Bedeutung.</p>
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	<i>keine</i>

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**

**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen, Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen, Allfällige Flächenrückerstattung für Natur/ Wald/ Gewässer/ Landwirtschaft/ Naherholungsgebiete, Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Steigerung der Landschaftsqualität
<b>Quellen</b>		
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>	

<b>Umsetzungsplanung Naherholungsgebiet Bodenwald</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>L3.3</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	- Erhalt und Stärkung Grüngürtel				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	- Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen (v.a. Schächtenwald und Reussdelta) - Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete erhalten und punktuell verbessern				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte		<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.		
	<b>Realisierungshorizont</b>		<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFJ) Kostenträger: Gemeinden, Kanton Uri, evtl. Dritte Weitere Beteiligte: Kanton Uri (ARE), Wanderwegfachstelle, Gemeinden, Urner Umweltrat	
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Der Bodenwald liegt an der Grenze zwischen den Gemeinden Seedorf und Attinghausen und wird vom Palanggenbach durchzogen, der vom Gitschital hinunter durch den Wald fliesst, bevor er in die Reuss mündet. Der Bodenwald stellt für die Einwohner der umliegenden Gemeinden ein beliebtes Naherholungsgebiet dar. Er ist mit dem Auto, dem Velo und auch zu Fuss erreichbar. Nebst einigen Wegen verläuft heute auch bereits ein Zürich Vitaparcours durch den Wald.</p> <p>Der Bodenwald birgt zudem einige bedeutende Naturwerte. Vor kurzem wurde ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung ausgeschieden, der einen wichtigen Trittstein in der Lebensraumvernetzung für Kleintiere darstellt. Der Erlass eines entsprechenden Schutzreglements steht noch aus.</p> <p>Um den Bodenwald als Naherholungsgebiet weiterhin attraktiv zu gestalten und gleichzeitig die Naturwerte zu erhalten, soll die Erholungsnutzung im Rahmen einer Umsetzungsplanung analysiert und gefördert werden. Gleichzeitig ist eine Abstimmung mit dem Naturschutz wichtig, so dass im Bodenwald zukünftig sowohl die Erholung als auch der Naturschutz gewährleistet sind.</p>				
<b>Beschreibung</b>	Im Rahmen der Umsetzungsplanung für das Naherholungsgebiet Bodenwald sollen konkrete Massnahmen für eine verbesserte Anbindung an die Siedlungen und zur Steigerung der Erholungsattraktivität definiert werden (z. B. Ausgestaltung Wegnetz, Einrichtung von Feuerstellen usw.). Gleichzeitig sollen auch Massnahmen geplant werden, um die bestehenden Naturwerte zu schützen und in das Naherholungsgebiet zu integrieren (z. B. Infotafeln, Bereiche ohne Wege usw.).				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Umsetzungsplanung für das Naherholungsgebiet Bodensee wird mit dem Schutzreglement für das Amphibienlaichgebiet koordiniert.</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse der Ist-Situation (ab 2017)</li> <li>• Erarbeitung der Umsetzungsplanung (ab 2017)</li> <li>• Verabschiedung der Umsetzungsplanung durch den Regierungsrat (bis 2018)</li> <li>• Umsetzung der Massnahmen (ab 2019 bis 2022)</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Gemäss den Grundsätzen des kantonalen Richtplans wird der Wald „in seinen verschiedenen Funktionen (Holzproduktion, Schutz vor Naturgefahren, Erholungsraum, Lebensraum für Pflanzen und Tiere) gefördert.“ Der Waldentwicklungsplan des Kantons Uri definiert für den Bodensee zudem die Erholungsnutzung als Vorrangfunktion.</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p>keine</p>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--

3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen, Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen, Allfällige Flächenrückerstattung für Natur/ Wald/ Gewässer/ Landwirtschaft/ Naherholungsgebiete, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen, Verhinderung des Verlustes wertvollen Biotopen, Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebiete, Steigerung der Natur- und Landschaftsqualität, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen

**Quellen**

1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
---	--

Vernetzungsmassnahmen Schächenwald		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	L3.4
<b>Massnahmenbereich</b>	<input type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: --				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: - Zugänglichkeit und Nutzung der Freiräume innerhalb der Siedlung ermöglichen - Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen - Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen (v.a. Schächenwald und Reussdelta)				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - L4: Schächenwald entwickeln				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFJ) Kostenträger: Kanton, evtl. Bund, evtl. Dritte Weitere Beteiligte: Gemeinden, Dritte (RU-AG), Kanton Uri (ARE, AfT), Urner Umweltrat		
Allgemeine Beschreibung					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Das Industrieareal Schächenwald wird heute von verschiedenen privaten Unternehmungen genutzt, darunter auch von der RUAG. Diese plant zurzeit, das Gebiet zu entwickeln, was auch für die Nutzung des Schächenwaldes neue Möglichkeiten (insbesondere für die Erholungsnutzung und den Naturschutz) eröffnet. Das Amt für Forst und Jagd (AFJ) des Kantons Uri erarbeitet derzeit ein Konzept zur Entwicklung des Schächenwaldes, in das auch Überlegungen zu einer verbesserten Vernetzung mit einfließen.</p> <p>Die Vernetzung zwischen dem ökologisch bedeutsamen Schächenwald und den umgebenden Lebensräumen ist heute stark beeinträchtigt. Der stark verbaute Schächenbach unterbindet die Nord-Süd Vernetzung über das Waldgebiet und die westlich des Waldgebiets verlaufende Autobahn und die Eisenbahnlinie sowie die östlich gelegene Gotthardstrasse schränken die Vernetzung über den Talboden in Richtung West-Ost ein. Die geplante WOV wird für das Gebiet eine zusätzliche Barriere darstellen.</p> <p>Mit der Umsetzung von Vernetzungsmassnahmen im Gebiet soll somit die Vernetzungssituation verbessert werden. Zudem sollen die Vernetzungsmassnahmen mit Massnahmen für eine verbesserte Erholungsnutzung koordiniert werden.</p>				
<b>Beschreibung</b>	<p>Als Grundlage für die Vernetzungsmassnahmen dient das Entwicklungskonzept zum Schächenwald. Darüber hinaus können evtl. auch noch zusätzliche Vernetzungsmassnahmen formuliert werden. Für die Umsetzung der Massnahmen ergeben sich verschiedene Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung in Koordination mit der WOV: Im Rahmen des Strassenprojekts, des Halbanschlusses A2 und der KW Schächen können verschiedene Vernetzungsmassnahmen im Rahmen der notwendigen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt werden.</li> <li>• Umsetzung in Koordination mit den betroffenen Grundeigentümern (wie z. B. der RUAG).</li> <li>• Umsetzung von Massnahmen innerhalb des Schächenwaldes durch das Amt für Jagd und Forst und das Amt für Raumentwicklung.</li> </ul>				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklungskonzept Waldareal und Arbeitszone Schächenwald. Die Arbeiten sind voraussichtlich Ende 2016 abgeschlossen.</li> <li>• Koordination mit der Waldentwicklungsplanung für das Gebiet Schächenwald (Umlegung von Wald- und Industrieflächen) inkl. der entsprechenden Abstimmung mit dem kantonalen Richtplan und der kommunalen Nutzungsplanung.</li> <li>• Projekt WOV inkl. Halbanschluss A2</li> <li>• KW Schächen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung Entwicklungskonzept</li> <li>• Koordination mit dem Projekt WOV (2016 / 2017)</li> <li>• Umsetzung der Massnahmen im Rahmen des Projekts WOV (bis 2022)</li> <li>• Umsetzung von weiterführenden Massnahmen (bis 2026)</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Die Entwicklung der Industriezone Schächenwald ist gemäss dem kantonalen Richtplan Bestandteil des Entwicklungsschwerpunktes Schattdorf (Kap. 4.3). Zudem wird im Rahmen des Projekts WOV ein Nutzungskonzept Schächenwald erarbeitet (Kap. 5.3-1).</p>
<p><b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b></p>	<p>Im Rahmen der Waldentwicklungsplanung ist auch der Nutzungsplan der Gemeinden anzupassen.</p>

<p><b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b></p>		
<p><b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b></p>		
<p>1</p>	<p>Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>--</p>
<p>2</p>	<p>Öffentliches Verkehrssystem</p>	<p>--</p>
<p>3</p>	<p>Strassennetz</p>	<p>--</p>
<p>4</p>	<p>Erreichbarkeit</p>	<p>--</p>
<p>5</p>	<p>Intermodalität</p>	<p>--</p>
<p>6</p>	<p>Nachfrageseitige Massnahmen</p>	<p>--</p>

<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen, Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen, Allfällige Flächenrückerstattung für Natur/ Wald/ Gewässer/ Landwirtschaft/ Naherholungsgebiete, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen, Verhinderung des Verlustes wertvollen Biotopen, Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen
3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebiete, Steigerung der Natur- und Landschaftsqualität, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen

<b>Quellen</b>	
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>
2	<i>Waldentwicklung Schächenwald, Sicherheitsdirektion Kanton Uri, Amt für Forst und Jagd, 2014.</i>

Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	L3.5
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: --</p> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:                      - Zugänglichkeit und Nutzung der Freiräume innerhalb der Siedlung ermöglichen                      - Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen (v.a. Schächenwald und Reussdelta)</p> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:                      - L3 : Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften                      - V4 : Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern                      - V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</p> <p><u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --</p>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Massnahmen im Bereich Siedlung oder Landschaft / Natur sind nicht durch den NAF mitfinanzierbar.</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (ARE) Kostenträger: Kanton Uri (ARE) Weitere Beteiligte: Kanton Uri (Aft, AFJ), Interessensverbände		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Zwischen den Siedlungsgebieten und Naherholungsgebieten und innerhalb der Naherholungsgebiete Reussdelta, Bodenwald und Schächenwald bestehen zurzeit verschiedene Velo- und Fusswege, auf denen die entsprechenden Gebiete erreicht werden können und die selbst auch der aktiven Naherholung dienen. Aktuell ist jedoch nicht bekannt, ob das bestehende Wegnetz den Ansprüchen der Erholungssuchenden genügt oder ob das Angebot durch zusätzliche Wegabschnitte sinn- und wirkungsvoll ergänzt werden kann.</p> <p>Mit der Detailplanung für die Wegevernetzung sollen diese Fragen geklärt und ggf. punktuell Massnahmen zur Verbesserung des Wegnetzes definiert werden.</p>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Detailplanung beinhaltet als erstes eine Analyse der Ist-Situation. Das vorhandene Wegnetz soll auf seine Attraktivität hin überprüft und allfällige Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Anschliessend können in Koordination mit den entsprechenden Interessensvertretern Verbesserungsmassnahmen vorgeschlagen werden. Wichtige Grundlage für die Ist-Analyse stellt das Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal dar.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesamtverkehrskonzept Kanton Uri</li> <li>• Grossprojekte mit Auswirkungen auf das Wegnetz (z. B. WOV)</li> <li>• Verkehrliche Planung der Gemeinden</li> </ul>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse Ist-Zustand (2017)</li> <li>• Massnahmenplanung (2018)</li> </ul>

<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Der Kanton Uri legt im Richtplan fest, dass das Wegnetz des Langsamverkehrs sicher und attraktiv gestaltet wird. Der Schwerpunkt liegt bei der Erschliessung innerhalb und zwischen den Siedlungsgebieten, zu den wichtigen öffentlichen Einrichtungen und zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten. (RP, Kap. 5.6)  Das Netz der Haupt- und Nebenwanderwege ist für die Erholungsnutzung durch die Urner Bevölkerung sowie für die touristische Nutzung attraktiv zu gestalten und konstant zu unterhalten (RP, Kap. 5.6).
<b>Nötige Einzonungen, Flächenverlust (FFF oder Schutzgebiete nationaler Bedeutung)</b>	keine

**Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)**
**WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert**

1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--

**WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern**

1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen, Minimierung des Anteils der versiegelten Flächen innerhalb und zwischen den Verkehrsanlagen, Allfällige Flächenrückerstattung für Natur/ Wald/ Gewässer/ Landwirtschaft/ Naherholungsgebiete, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen, Verhinderung des Verlustes wertvollen Biotopen, Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen

3b	Natur- und Landschaftsräume	Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebiete, Steigerung der Natur- und Landschaftsqualität, Steuerung der Erholungs- und Freizeitnutzungen
----	-----------------------------	---

**Quellen**

1	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>
2	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>

**Massnahmenblätter übergeordnete Verkehrsmassnahmen (üM)**

<b>Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>üM3.1</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Drehscheibe</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- V1: Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> Es handelt sich um eine nationale Massnahme.					
<b>Machbarkeit</b>	In einer Vereinbarung zwischen dem BAV, der SBB und dem Kanton vom Dez. 2012 ist die Projektierung und Umsetzung festgehalten. Die Finanzierung erfolgt über die Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und SBB. Bis Mitte 2017 soll ein baureifes, machbares Projekt vorliegen. Eine Zusicherung des BAV für den Halt überregionaler Züge (NEAT-Züge) in Altdorf wurde gegeben.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Finanzierung erfolgt über die Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und SBB			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: SBB Kostenträger: SBB Weitere Beteiligte: Kanton Uri, Gemeinde Altdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 45 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 20% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: 100% Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Der Bahnhof Altdorf soll gemäss kantonalem Richtplan zum Kantonsbahnhof ausgebaut werden. In einer Vereinbarung zwischen dem BAV, der SBB und dem Kanton vom Dez. 2012 ist die Projektierung und Umsetzung festgehalten. Die Finanzierung erfolgt über die Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und SBB. Bis Mitte 2017 soll ein baureifes Projekt vorliegen. Die SBB wird bis Ende 2021 den Bahnhof in Altdorf ausbauen. Mit dem Ausbau der Infrastrukturanlagen erhält Altdorf neu InterRegio-sowie InterCityhalte und damit Anschlüsse ans nationale und internationale Fernverkehrsnetz.				
<b>Beschreibung</b>	Das Projekt umfasst die Verlängerung der Perrons von heute 220 auf 420 Meter, Anpassungen der Gleis- und Signalanlagen sowie die Verlängerung der Personenunterführung mit neuen Rampen und Treppenaufgang.				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Quelle: Altdorf Kantonsbahnhof, SBB (2015)</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Der Ausbau der Perrons ist mit den Massnahmen Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West (IM3.1) inkl. Verlängerung der Personenunterführung und Bahnhof Ost (IM3.2) sowie dem Bau eines neuen Gebäudes am Bahnhof zu koordinieren.</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2016 Erarbeitung Vor- und Bauprojekt</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2017 Erstellen PGV-Dossier SBB und Erarbeitung UVB</li> <li>- 2018 Durchführung Plangenehmigungsverfahren</li> <li>- Bau voraussichtlich ab Nov. 2019</li> <li>- Inbetriebnahme Kantonsbahnhof auf Fahrplanwechsel 2021/22</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan:          4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden          5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte          5.4-3 IR-Halte in Altdorf</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1   Perronverlängerung	SBB	Vorbereitung: 2015-2018 Umsetzung: 2019-2021	45.0 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>45 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	Gezielter Ausbau der Kapazitäten
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität
5	Intermodalität	Verbesserung der Zugänge zu den Gleisen und Haltekanten
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

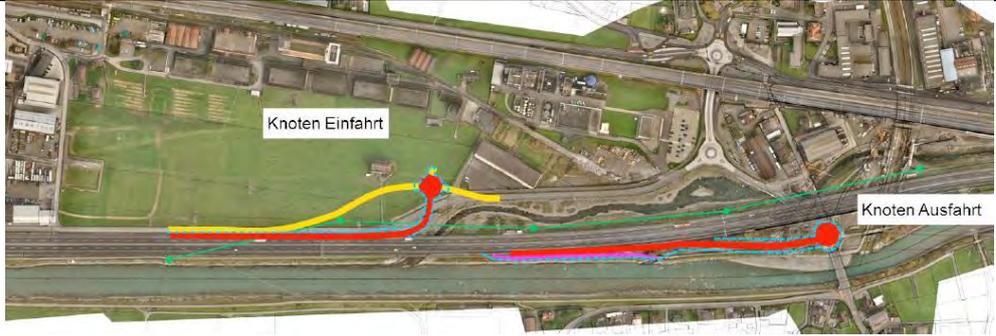
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem öV erschlossenen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Fahrleistungen im MIV, Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
<b>2</b>	<i>Factsheet Kantonsbahnhof Altdorf, SBB, Februar 2015.</i>
<b>3</b>	<i>Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf, Gemeinde Altdorf, 11.09.2013.</i>

Halbanschluss A2 Altdorf Süd		Priorität	A	Massnahmen Nr.	üM3.2
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung		<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> Es handelt sich um eine nationale Massnahme.				
<b>Machbarkeit</b>	Machbarkeit im Rahmen eines Vorprojektes (ASTRA) nachgewiesen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input checked="" type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Der Halbanschluss ist Teil des Nationalstrassennetzes und wird daher durch das ASTRA gebaut und finanziert			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: ASTRA Kostenträger: ASTRA Weitere Beteiligte: Kanton Uri (AFT), Gemeinde Altdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 11.5 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 20% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: 100% Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Entlastung Siedlung nur durch WOV inkl. Halbanschluss Um weitgehende flankierende Massnahmen auf der Gotthardachse vornehmen zu können, ist eine Ersatzlösung für die Schweizerische Hauptstrasse H2/H17 erforderlich. Dies ist für den Kanton Uri ohne Verlust der Netzqualität nur möglich, wenn die West-Ost-Verbindung im Raum Wysshus/Altdorf mit einem neuen Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) an die A2 angeschlossen wird.				
<b>Beschreibung</b>	Im Bereich Wysshus/Altdorf ist ein Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) auf der A2 vorgesehen, damit die Schweizerische Hauptstrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets verlegt und eine optimale Entlastung der zentralen Siedlungsgebiete erreicht werden kann. Die Ausarbeitung des generellen Projekts beim ASTRA ist vor dem Abschluss.  Detailliertere Angaben zur Wirkung der Neuorganisation des Verkehrs im Unteren Reusstal entnehmen sie bitte dem separaten WOV-Bericht, der Bestandteil ist des Agglomerationsprogramms.				

<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Vorprojekt ASTRA</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Steht in engstem Zusammenhang mit der WOV und deren flankierenden Massnahmen. Koordinationsbedarf mit ESP Urner Talboden und Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal bei Ausfahrt.
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt und Voruntersuchungen UVB wurden erstellt.</li> <li>- Generelles Projekt inklusive UVB wird 2016 durch ASTRA erstellt</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2017 generelles Projekt zur Genehmigung beim Bundesrat</li> <li>- Projektierung Ausführungsprojekt mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2017 – 2018</li> <li>- Realisierung März 2019</li> <li>- Inbetriebnahme Dezember 2020</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Kantonaler Richtplan: 5.2-2 Neuer Anschluss A2 Altdorf Süd

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Bau Halbanschluss	ASTRA	Vorbereitung: 2017-2018 Umsetzung: 2019-2020	11.5 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>11.5 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten (im Siedlungsgebiet)
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Staustunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten, Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringerung in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

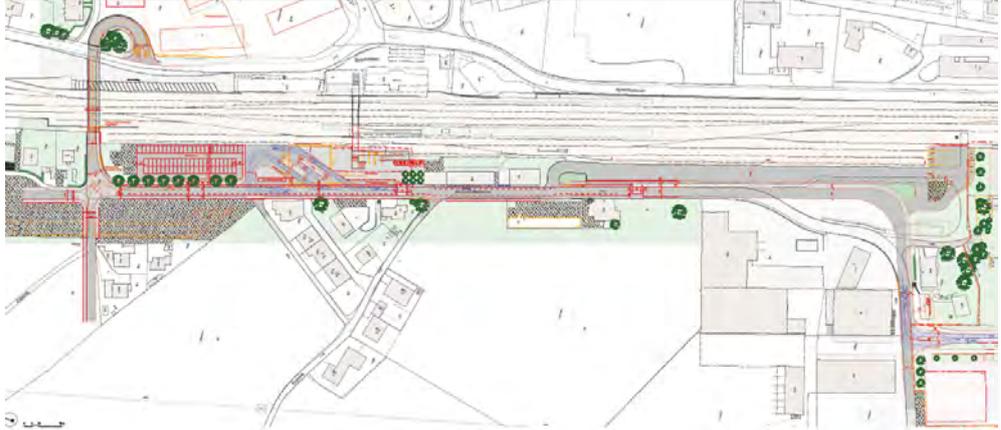
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Bericht zur West-Ost-Verbindung und Antrag des Regierungsrats an den Landrat, 31.03.2015</i>
3	<i>Kantonaler Richtplan Uri, Justizdirektion Kanton Uri, 2016.</i>

**Massnahmenblätter Intermodalität (IM)**

<b>Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>IM3.1</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Drehscheibe</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V1: Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren</li> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahme zu Gunsten des strassengebundenen ÖV, des Regionalverkehrs (Umsteigeknoten Bahn – Bus) sowie zur Verbesserung der Intermodalität.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt in Erarbeitung.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AWÖV) Kostenträger: Kanton Uri (AWÖV), Gemeinde Altdorf Weitere Beteiligte: SBB		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 8.9 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.088 Mio.	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 63% Gemeindeanteil: 37%		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Gemäss kantonalem Richtplan will der Kanton Uri das Gebiet um den Bahnhof Altdorf als Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) etablieren und hochwertige Wirtschaftsfunktionen für den ganzen Kanton ansiedeln. Damit diese Ziele erreicht werden können, müssen die infrastrukturellen und planerischen Voraussetzungen geschaffen werden.</p> <p>Der Bahnhof Altdorf wird aufgrund des Sachplans Verkehr des Bundes in weiterer Zukunft 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 werden. Deshalb wird bis zum Jahr 2021 der Bahnhof Altdorf umgebaut und an die Bedürfnisse des künftigen Verkehrs angepasst.</p>

	<p>Sowohl die Bahnanschlüsse als auch der Ausbau des ESP verlangen nach einer Aufwertung des Busangebotes von und zum Bahnhof Altdorf und ESP. Es ist das erklärte Ziel, zum Zeitpunkt der Verwirklichung des Kantonalbahnhofs Altdorf alle wichtigen Siedlungsgebiete des Talbodens und der Talschaft direkt mit dem ESP und dem Bahnhof zu verbinden, gute Anschlüsse zur Bahn herzustellen und am Bahnhof Altdorf einen Bushof einzurichten, der das Abwickeln dieser Funktionen sowie das Umsteigen zwischen den Bussen erlaubt. Nebst den Belangen des öffentlichen Verkehrs wird auch der Fuss- und Veloverkehrerschliessung hohe Bedeutung zu gesprochen, so dass optimale, sichere und attraktive Umsteigevorgänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bereitgestellt werden können.</p> <p>Für die Gemeinden westlich des Bahnhofs Altdorf und somit der übergeordneten Verkehrsstrukturen (Gleise und Autobahn) soll der Bahnhof Altdorf ebenfalls möglichst gut erschlossen werden. Zudem wird mit dem westlichen Umsteigeknotenpunkt der ESP Urner Talboden der hauptsächlich auf der westlichen Seite der Gleise liegt sehr direkt angeschlossen.</p>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Für den westlichen Umsteigeknotenpunkt inkl. Erschliessung sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 Bushaltekanten</li> <li>- Park &amp; Ride Plätze</li> <li>- Kiss &amp; Ride Platz</li> <li>- Abstellplätze für Velos, Mofas, Mobility</li> <li>- Ladestation für E-Pw</li> <li>- Aufwertung Strassenraum Reussacherstrasse</li> <li>- Sichere Gestaltung Knoten Reussacherstrasse / Eyschachenstrasse</li> <li>- Sichere und direkte Verbindungen zu den Abstellplätzen für Velofahrende (einheitliches System)</li> <li>- Sichere und direkte Fussgängerquerungen auf den Strassen zum Bahnhofsgelände und – Personenunterführung (einheitliches System)</li> <li>- Optional: Bebauung von drei Baufeldern</li> </ul>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Quelle: BGK Reussacherstrasse, Suter – von Känel - Wild, 08.07.2015.</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perronausbauten Bahnhof Altdorf (übergeordnete Massnahme, SBB)</li> <li>- Entwicklung ESP Urner Talboden, Quartiergestaltungsplan Eyschachen, 25.11.2014</li> </ul>

<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Bisher: <ul style="list-style-type: none"> <li>- rGVK unteres Reusstal, Kanton Uri, (2011)</li> <li>- ESP Urner Talboden Bahnhof Ost</li> <li>- Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf (2013)</li> <li>- BGK Reussacherstrasse, Suter – von Känel - Wild (2015)</li> </ul> Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2016 - 2018</li> <li>- Realisierung ab 2019</li> <li>- Inbetriebnahme 2021</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Der ESP Urner Talboden und der Kantonalbahnhof Altdorf sind im kantonalen Richtplan enthalten: 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 5.4-3 IR-Halte in Altdorf

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Bushof (inkl. Überdachung, Verlegung Verlade-rampe)	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	5.3 Mio.
2 Umgestaltung Reussacherstrasse (BGK)	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	0.6 Mio.
3 Verlängerung Personenunterführung	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	3.0 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>8.9 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrs Anliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten durch Verbesserung der Umsteigeplattformen und optimale Fahrplanabstimmung, Gezielter Ausbau der Kapazität
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität (insb. Geschwindigkeit) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleise und Haltekanten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem öv erschlossenen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenem ÖV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenem ÖV
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

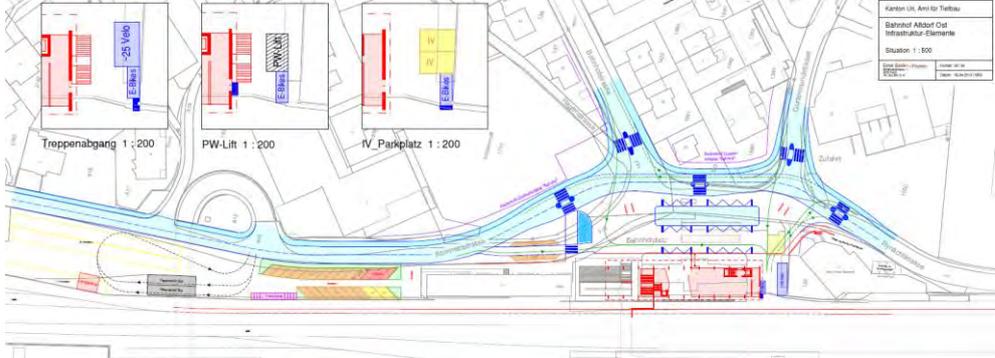
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>BGK Reussacherstrasse, Suter – von Känel - Wild, November 2015.</i>
3	<i>Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf, Gemeinde Altdorf, 11.09.2013.</i>

<b>Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>IM3.2</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Drehscheibe</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Langfristige Erreichbarkeit im nationalen Kontext sicherstellen</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V1: Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren</li> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts überprüft. Die Finanzierung ist gesichert.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahme zu Gunsten des strassengebundenen ÖV, des Regionalverkehrs (Umsteigeknoten Bahn – Bus) sowie zur Verbesserung der Intermodalität.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt in Erarbeitung.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AWÖV) Kostenträger: Kanton Uri (AWÖV) Weitere Beteiligte: SBB		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 6.9 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 30% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.11 Mio.	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Gemäss kantonalem Richtplan hat der Kanton Uri das Gebiet um den Bahnhof Altdorf als Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) ausgeschieden und will dort hochwertige Wirtschaftsfunktionen für den ganzen Kanton ansiedeln. Damit diese Ziele erreicht werden können, müssen die infrastrukturellen und planerischen Voraussetzungen geschaffen werden.</p> <p>Der Bahnhof Altdorf wird aufgrund des Sachplans Verkehr des Bundes in weiterer Zukunft 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 werden. Deshalb wird bis zum Jahr 2021 der Bahnhof Altdorf umgebaut und an die Bedürfnisse des künftigen Verkehrs angepasst.</p>

	<p>Sowohl die Bahnanschlüsse als auch der Ausbau des ESP UT verlangen nach einer Aufwertung des Busangebotes von und zum Bahnhof Altdorf und ESP UT. Es ist das erklärte Ziel, zum Zeitpunkt der Verwirklichung des Kantonalbahnhofs Altdorf alle wichtigen Siedlungsgebiete des Talbodens und der Talschaft direkt mit dem ESP und dem Bahnhof zu verbinden, gute Anschlüsse zur Bahn herzustellen und am Bahnhof Altdorf einen Bushof einzurichten, der das Abwickeln dieser Funktionen sowie das Umsteigen zwischen den Bussen erlaubt. Nebst den Belangen des öffentlichen Verkehrs wird auch der Fuss- und Veloverkehrerschliessung hohe Bedeutung zu gesprochen, so dass optimale, sichere und attraktive Umsteigevorgänge zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln bereitgestellt werden können.</p>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Der Raum- bzw. Flächenbedarf für die Bahnhofzone Altdorf ist grundsätzlich abhängig von den entsprechenden Bedürfnissen der verschiedenen Institutionen und Bauherrschaften. Basierend auf dem heutigen Kenntnisstand können die Bedürfnisse und somit die Anforderungen an die Bahnhofzone wie folgt formuliert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 Bushaltekantanten mit Längen von 12 und 18 m für Busse, Gelenkbusse oder Cars mit Zufahrten</li> <li>- 3 Busperrons</li> <li>- Kiss &amp; Ride (Vorfahrt)</li> <li>- Taxistandplätze</li> <li>- Kurzzeitparkplätze, Elektro-Pw inkl. Ladestation</li> <li>- Veloabstellplätze</li> <li>- Mofa- und Motorräder, E-Bike inkl. Ladestation</li> <li>- Sichere und direkte Verbindungen zu den Abstellplätzen für Velofahrende</li> <li>- Sichere und direkte Fussgängerquerungen auf den Strassen zum Bahnhofsgebäude und - Personenunterführung</li> </ul>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>The diagram is a detailed architectural site plan for the Bahnhof Altdorf Ost. It shows the layout of the station building, bus stops, and various parking areas. Key features include:         <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Treppenabgang 1:200</b>: A staircase exit area.</li> <li><b>PW-Lift 1:200</b>: A parking area with lift access.</li> <li><b>IV_Parkplatz 1:200</b>: A parking area for bicycles.</li> <li><b>E-Bikes</b>: Designated areas for electric bicycles.</li> <li><b>Bus</b>: Designated bus stop areas.</li> <li><b>Personenunterführung</b>: A pedestrian underpass.</li> <li><b>Zufahrt</b>: Access roads to the station.</li> </ul>         A legend in the top right corner identifies the project as 'Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Bahnhof Altdorf Ost, Infrastruktur-Elemente' with a scale of 1:500.         <p>Quelle: ESP Urner Talboden Bahnhof Ost, Entwurf Vorprojekt, EBP, 06.04.2016</p> </p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Perronausbauten Bahnhof Altdorf (übergeordnete Massnahme, SBB)</li> <li>- Neue Personenunterführung Bahnhof Altdorf (Verbindung Ost - West und Perrons)</li> <li>- Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West (IM3.1)</li> <li>- BGK Bahnhofstrasse (Gemeinde Altdorf)</li> <li>- Architektur-Wettbewerb Bahnhofsgebäude</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rGVK unteres Reusstal, Kanton Uri, (2011)</li> <li>- ESP Urner Talboden Bahnhof Ost</li> <li>- Projektstudie Bahnhof Ost, Bigler AG (2013)</li> <li>- Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf (2013)</li> <li>- Road Safety Audit, Viaplan (2015)</li> <li>- Vorprojekt Bahnhof Ost, Ernst Basler+Partner (2016)</li> </ul>

	Vorgesehen: - Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2017 - 2018 - Realisierung ab 2019 - Inbetriebnahme 2021
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Der ESP Urner Talboden und der Kantonalbahnhof Altdorf sind im kantonalen Richtplan enthalten: 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 5.4-3 IR-Halte in Altdorf

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Bahnhofplatz	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	3.2 Mio.
2	Umbau Rynächtstrasse inkl. Velomassnahmen und Anpassungen Bahnhofstrasse	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	3.7 Mio.
4	Veloabstellplätze	Dritte	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	0.5* Mio. *extern über Wettbewerb Gebäude (nicht in Gesamtkosten)
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>6.9 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten durch Verbesserung der Umsteigeplattformen und optimale Fahrplanabstimmung, Gezielter Ausbau der Kapazität
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität (insb. Geschwindigkeit) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleise und Haltekanten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Kantonaler Richtplan Uri, 04.04.2012</i>
2	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
3	<i>Road Safety Audit Bahnhof Ost, Rynächstrasse Altdorf, +VIAPLAN, 9.11.2015.</i>
4	<i>Grobbeurteilung Machbarkeit Busbahnhof Altdorf, Volkswirtschaftsdirektion Kanton Uri, metron, 24.04.2013.</i>
5	<i>ESP Urner Talboden – ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Schlussbericht, IBV Hüsler AG, 26.09.2013.</i>
6	<i>Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf, Gemeinde Altdorf, 11.09.2013</i>
7	<i>Quartiergestaltungsplan Bauernhofmatte (2001)</i>
8	<i>Vorprojekt Bahnhof Ost, Ernst Basler + Partner (2016)</i>

Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld		Priorität	B	Massnahmen Nr.	IM3.3
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Drehscheibe</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> <li>- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --					
<b>Machbarkeit</b>	Bisher liegen nur Variantenskizzen vor. Die Machbarkeit muss im Rahmen der Projektierung nachgewiesen werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahme zu Gunsten des strassengebundenen ÖV, des Regionalverkehrs (Umsteigeknoten Bahn – Bus) sowie zur Verbesserung der Intermodalität.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Erste Studien erstellt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT), Gemeinde Erstfeld Kostenträger: Kanton Uri (AFT), Gemeinde Erstfeld Weitere Beteiligte: SBB		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 6.5 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 50% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 70% Gemeindeanteil: 30%		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Die Situation um den Bahnhof Erstfeld insbesondere um die Bushalte ist heute unsicher: Busfahrgäste aus Richtung Süden müssen rechts Richtung Strasse aussteigen. Bus aus Richtung Norden (Altdorf) muss innerhalb einer Minute beim Bahnhof wenden können, um den Fahrplan einhalten zu können. Die Zugänge zu Bus und Bahn für zu Fuss gehende und Velofahrende sind nicht optimal und es stehen zu wenige Veloabstellplätze am Bahnhof zur Verfügung. Eine sichere Möglichkeit für kurze Halte von Autos, um Leute auf den Zug zu bringen (Kiss&amp;Ride), ist nicht vorhanden.</p> <p>Nördlich des Bahnhofs, in unmittelbarer Nähe, ist die Führung des Verkehrs (MIV, Fuss-/Veloverkehr) durch die einspurige Führung nicht zumutbar. Die Situation ist durch die Steigung beim Knoten Schlossbergstrasse</p>

	<p>se/Gotthardstrasse unübersichtlich und erfordert unangenehmes Anhalten in der Steigung. Mit der Massnahme am Bahnhof Erstfeld werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Strassensicherheit (Trennung MIV/ÖV sowie Fuss-/Veloverkehrsflüsse verbessern)</li> <li>- Sicherstellung der ÖV-Umsteigequalität und Wendemöglichkeit für Busse (betriebliche Anforderungen)</li> </ul>
<b>Beschreibung</b>	<p>Für die Optimierung der Umsteigebeziehungen und den Betrieb des ÖV-Zubringer zum Bahnhof sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Umgestaltung Bahnhofplatz mit klarer Trennung MIV/ÖV und Zugang zur Bahn. Führung Fuss- und Veloverkehr sowie Positionierung Kiss&amp;Ride optimieren.</li> <li>2. Wendemöglichkeit für Busse (Auto AG Uri und Postauto Zentralschweiz)</li> <li>3. Strassenraumgestaltung (Hirschenplatz)</li> </ol> <p>Vorgezogen werden kleinere Sofortmassnahmen zur Behebung der grössten Sicherheitsprobleme (beispielsweise Verbreiterung Trottoir vor Hirschen); Gemeinde und Kanton leisten Vorinvestitionen.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p><i>Bahnhofbereich Erstfeld (Quelle: geo.ur)</i></p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit den Massnahmen S.3.3, S.3.4, GV3.9 und GV3.10
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstellung Studie inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Kantonaler Richtplan: Festsetzung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 2.1-4 Siedlungs- und Zentrenstruktur „Erstfeld als Tor zum oberen Reusstal“</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Umsetzung Umgestaltung Bahnhofplatz	Kanton Uri, Gemeinde Erstfeld	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2023	6.5 Mio.
			<b>Gesamtkosten [CHF]</b>	<b>6.5 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten durch Verbesserung der Umsteigeplattformen und optimale Fahrplanabstimmung, Gezielter Ausbau der Kapazität
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität (insb. Geschwindigkeit) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleise und Haltekanten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenen ÖV
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quantitative Angaben	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Gotthardstrasse: 6'900 Fahrzeuge / Tag (DTV 2014)

Quellen	
<b>1</b>	<i>Entwicklungsstudie Oberdorf Erstfeld, Brandenburg&amp;Müller, 28.08.2015</i>
<b>2</b>	<i>Vorgehen generelle Studie Gotthardstrasse Erstfeld, TEAMverkehr, 06.10.2006.</i>
<b>3</b>	<i>Erstfeld. Gotthardstrasse Postgebäude bis Restaurant Frohsinn, Variantenstudium, Oskar Merlo, 04.07.1997</i>

<b>Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg</b>		<b>Priorität</b>	<b>C</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>IM3.4</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> <li>- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --					
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit muss im Rahmen der Projektierung dargelegt werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Massnahme zu Gunsten des strassengebundenen ÖV sowie zur Verbesserung der Intermodalität.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Bisher nur Ideenskizzen vorhanden.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT, AWÖV), Gemeinde Silenen Kostenträger: Kanton Uri (AfT, AWÖV), Gemeinde Silenen Weitere Beteiligte: Werkeigentümer		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Der Postplatz befindet sich im Ortskern von Amsteg. Der Platz dient als Busterminal für die Busse Richtung unteres Reusstal und ins Maderanertal. Die Situation ist heute nicht attraktiv, da es zu Konflikten mit dem MIV beim Ein- und Aussteigen kommen kann. Die Haltestelle ist nicht behindertengerecht ausgebaut. Für Velofahrende stehen keine qualitativ hochwertigen Abstellplätze zur Verfügung.				
<b>Beschreibung</b>	Das Busterminal in Amsteg als Umsteigeknotenpunkt zwischen dem Bus im unteren Reusstal und in Richtung Maderanertal wird im Raum Post- und Beckplatz umgesetzt. Dabei werden der umliegende Strassenraum und die angrenzenden Nutzungen in die Aufwertung der Plätze mitbetrachtet.				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Postplatz (im Süden) und Beckplatz (im Norden) in Amsteg.</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Abstimmung mit Massnahme S3.3.</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p>Erarbeitung einer Studie für den optimalen Standort der Bushalte inkl. möglichen Standorten Veloabstellplätze und Aufwertung der Plätze für weitere Nutzungen.</p>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>--</p>

<p><b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b></p>			
<p><b>Titel und Beschreibung</b></p>	<p><b>Zuständigkeit</b></p>	<p><b>Meilensteine</b></p>	<p><b>Kosten [CHF]</b></p>
<p>1</p>	<p>Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz</p>	<p>Kanton Uri, Gemeinde Silenen</p>	<p>Umsetzung nach 2026 --</p>
<p><b>Gesamtkosten [CHF]</b></p>			<p>--</p>

<p><b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b></p>		
<p><b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b></p>		
<p>1</p>	<p>Fuss- und Veloverkehr</p>	<p>Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrs Anliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums</p>
<p>2</p>	<p>Öffentliches Verkehrssystem</p>	<p>Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten durch Verbesserung der Umsteigeplattformen und optimale Fahrplanabstimmung</p>
<p>3</p>	<p>Strassennetz</p>	<p>--</p>
<p>4</p>	<p>Erreichbarkeit</p>	<p>--</p>
<p>5</p>	<p>Intermodalität</p>	<p>Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleise und Halteketten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos, Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen</p>
<p>6</p>	<p>Nachfrageseitige Massnahmen</p>	<p>--</p>

<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenem ÖV, Erhöhung des Anteils an elektrisch betriebenenem ÖV
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	Minimierung des Flächenbedarfs für die neuen Infrastrukturen
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Ca. 100 Busse / Tag am Postplatz (Auto AG Uri, Postauto) 900 m <sup>2</sup> aufzuwertende Fläche im Strassenraum

<b>Quellen</b>	
1	<i>Technischer Bericht Instandsetzung Beckplatz Amsteg, Vorprojekt, A. Kälin AG, 27.11.2015</i>
2	<i>Technischer Bericht Instandsetzung Postplatz Amsteg, Vorprojekt, A. Kälin AG, 27.11.2015</i>
3	<i>ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal, Schlussbericht, IBV Hüsler AG, 17.05.2013.</i>

## **Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Umsetzung Buskonzept 2021		Priorität	A	Massnahmen Nr.	ÖV3.1
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input checked="" type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung		<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten</li> <li>- Takt und Zuverlässigkeit der Buslinien erhöhen und Umsteigepunkte stärken</li> <li>- Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V1: Eine zentrale ÖV-Drehscheibe etablieren</li> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.1 Kantonalbahnhof Altdorf, Perronausbauten				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit ist im Rahmen des Buskonzepts dargelegt worden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Keine Infrastrukturmassnahme, daher nicht mitfinanzierbar			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Buskonzept erarbeitet.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AWöV) Kostenträger: Kanton Uri (AWöV), Gemeinden Weitere Beteiligte: Gemeinden		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: -- Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Mit der Umsetzung des Kantonalbahnhofs in Altdorf wird der strassengebundene ÖV auf diesen Knoten ausgerichtet. Ziel ist die optimale Feinerschliessung der Agglomeration mit einem zuverlässigen, attraktiven Busnetz und letztlich die Erhöhung des Modal Split-Anteil zugunsten des ÖV.				
<b>Beschreibung</b>	Buskonzept Hüsler – Planung der Umsetzung der relevanten Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität (u.a. Taktverdichtung) und Zuverlässigkeit des Bussystems. V.a. für die Massnahmen, welche nicht sowieso durch Strassenumbauten (Stichwort FlaMa WOV) umgebaut und optimiert werden: Beispielsweise Unterführung Seedorferstrasse, Kreuzungen Bahnhof-/Gotthardstrasse und Gotthard-/Gitschenstrasse im Zentrum Altdorf.				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	<p>Quelle: ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal, Schlussbericht, IBV Hüsler AG, 17.05.2013</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Umsetzung Kantonalbahnhof, WOV</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p>Schrittweise Umsetzung der notwendigen Infrastrukturen und Umgestaltungen (2019 - 2022)</p>

<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Kantonaler Richtplan: 5.3-2 Flankierende Massnahmen W-O-Strassenverbindung Altdorf Süd 5.4-4 Reorganisation Busnetz
-------------------------------	---

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Behebung von Schwachstellen und Einführung neue Linienführung Buskonzept	Kanton Uri	Umsetzung auf Zeitpunkt Eröffnung Kantonalbahnhof	Eigenleistung
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung der Warte-/Umsteigezeiten durch Verdichtung der Taktfolgen und optimale Fahrplanabstimmung, gezielter Ausbau der Kapazitäten, Verbesserung der Lesbarkeit bzw. Struktur des ÖV-Systems, Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung von ÖV-Kapazität und ÖV-Qualität (insb. Geschwindigkeit) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten
5	Intermodalität	Verbesserung der Umsteigebeziehungen, Verbesserung der intermodalen Informationsmöglichkeiten
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen, Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	<i>ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal, Schlussbericht, IBV Hüsler AG, 17.05.2013.</i>

**Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr (FV)**

Veloabstellanlagen bei ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen (Massnahmenpaket)		Priorität	A	Massnahmen Nr.	FV3.1
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit muss im Rahmen der Projekte der jeweiligen Standorte nachgewiesen werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Es handelt sich um Infrastrukturen zur Förderung des Veloverkehrs.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Projekte für Abstellplätze müssen noch erstellt werden.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinden (siehe Teilmassnahmenliste) Kostenträger: Gemeinden (siehe Teilmassnahmenliste) Weitere Beteiligte: Massnahmenabhängig, Kanton Uri (Aft)		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 0.7 Mio. Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: 100%		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die heutigen Veloabstellanlagen bei den bedeutendsten ÖV-Haltestellen und zentralen Lagen sind teilweise unbefriedigend und vermögen eine Zunahme des Veloverkehrs nicht aufzunehmen. Zudem sind an einigen wichtigen Orten keine Veloabstellanlagen vorhanden. Mit der Anordnung adäquater Veloabstellanlagen soll die Attraktivität des Veloverkehrs verbessert, die multimodale Mobilität gefördert und die Attraktivität des Umweltverbunds gesteigert werden.
<b>Beschreibung</b>	Unter der Führung der Standortgemeinden sind die Abstellanlagen zu ergänzen oder zu verbessern. Dabei ist auf eine zweckmässige Ausgestaltung der Abstellplätze zu achten. Weiter gilt es zu beachten, dass sich die ÖV-Haltestellen künftig mit dem neuen Buskonzept (siehe Massnahme ÖV3.1) auch verändern werden. Die Standorte sind unter den Teilmassnahmen aufgeführt.

	Als wichtige Grundlage dient das neue Handbuch „Veloparkierung“ des Bundesamtes für Strassen.
<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	- Umsetzung Buserschliessung ESP Urner Talboden - Umsetzung rGVK Unteres Reusstal, Kapitel ÖV
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	- Schrittweise Umsetzung (2019 – 2022)
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Verbesserung der Velo- und Fusswegverbindung beim Bahnhof Altdorf (Fussgängerunterführung, Veloabstellanlagen, Veloverbindungen durch Unterführung) und beim Bahnhof Göschenen.

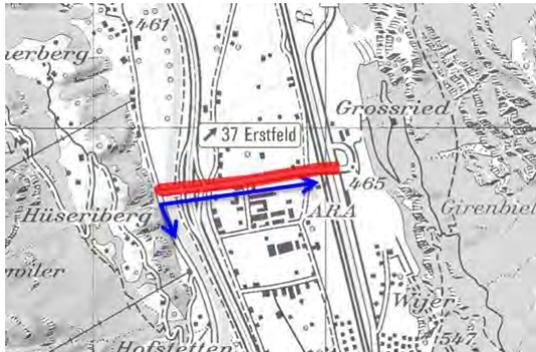
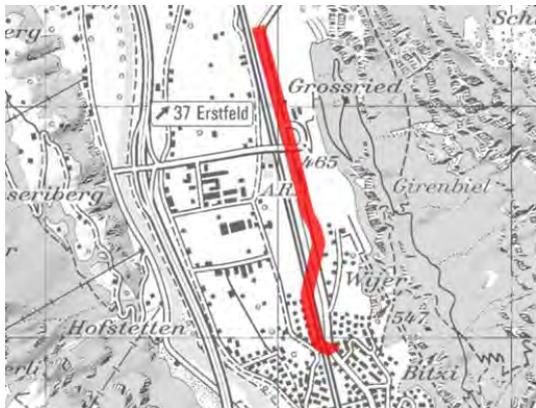
<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Eggberge, Seilbahn	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	40'000
2	Altdorf innerorts, Standort 1	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	60'000
3	Altdorf innerorts, Standort 2	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	60'000
4	Kollegium	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	70'000
5	Post Schattdorf	Gemeinde Schattdorf	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	50'000
6	Tellpark Schattdorf	Gemeinde Schattdorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	70'000
7	Post Bürglen	Gemeinde Bürglen	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	30'000
8	Hartolfingen Bürglen	Gemeinde Bürglen	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	30'000
9	Kreisschule Seedorf	Gemeinde Seedorf	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	60'000
10	Reusstrasse Seedorf	Gemeinde Seedorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	30'000
11	Attinghausen innerorts	Gemeinde Attinghausen	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	65'000
12	Lindenriet Erstfeld	Gemeinde Erstfeld	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	35'000
13	Birtschen Erstfeld	Gemeinde Erstfeld	Vorbereitung: 2020-2021 Umsetzung: 2022	30'000
14	Gemeindehaus Silenen	Gemeinde Silenen	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020	20'000
15	Efibach Silenen	Gemeinde Silenen	Vorbereitung: 2019-2020 Umsetzung: 2021	20'000
16	Schulhaus Amsteg	Gemeinde Silenen	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2019	30'000
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>0.7 Mio.</b>

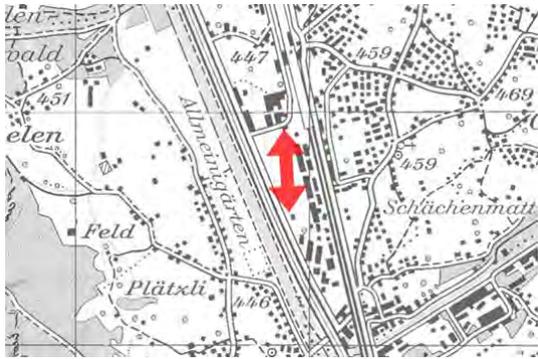
<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände)
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos an Haltestellen des ÖV
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Veloverkehrskonzept Sofortmassnahmen (Massnahmenpaket)</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.2</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung		<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit ist bei einigen Teilmassnahmen im Rahmen der Projektierung dargelegt worden. Teilweise muss die bauliche Machbarkeit noch geprüft werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Die Massnahmen werden vor dem Zeithorizont des AP 3G umgesetzt.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Für die meisten Teilmassnahmen ist sind die Projekte ausgearbeitet worden.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinden Weitere Beteiligte: Massnahmenabhängig		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 1.7 Mio. Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: Massnahmenabhängig Gemeindeanteil: Massnahmenabhängig		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Im Rahmen von verschiedenen aktuellen Baumassnahmen im Kanton Uri werden die Belange des Veloverkehrs und der Verbesserung der Sicherheit berücksichtigt.				
<b>Beschreibung</b>	Die geplanten Massnahmen werden nachfolgend kartographisch dargestellt und in den Teilmassnahmen genauer beschrieben.				

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	
	<p>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg A2-Zubringer Abschnitt Kreisel Lindenried – Autobahnanschluss</p>
	
<p>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt – Ortsbeginn Erstfeld</p>	
	
<p>Silenen: Veloführung für Schüler auf Trottoir Abschnitt Schützen - Ortsbeginn Amsteg</p>	

	 <p>Amsteg: Kernfahrbahn Gotthardstrasse und weitere Massnahmen innerorts</p>  <p>Altdorf: Netzergänzung ESP UT</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Abstimmung mit laufenden Strassensanierungsprojekten, Massnahmen im Zusammenhang mit der WOV und den damit verbundenen flankierenden Massnahmen. Ausserdem bei punktuellen Massnahmen mit Koordination mit den betroffenen Standortgemeinden.</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p>Siehe unten Meilensteine der Teilmassnahmen.</p>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
	Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	<p><b>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg A2-Zubringer Abschnitt Kreisel Lindenried - Autobahnanschluss:</b> Es ist geplant, beim Knoten Lindenried einen Kreisel zu realisieren und das bestehende Viadukt abzubauen. Mit dem Rückbau des Viadukts und dem Neubau des A2-Zubringers soll die Veloverbindung entlang der Reuss besser an die Gotthardstrasse angebunden werden. Im Rahmen des Neubaus ist entlang des A2-Zubringers ein Rad-/Gehweg zu realisieren.</p>	<p>Kanton Uri, Gemeinde Erstfeld, AlpTransit Gotthard AG</p>	<p>Umsetzung: 2017-2018</p>	<p>0.3 Mio.</p>

2	<b>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt – Ortsbeginn Erstfeld:</b> Es ist geplant, beim Knoten Lindenried einen Kreisell zu realisieren und das bestehende Viadukt abzubauen. Gleichzeitig mit der Realisierung des Kreisells Lindenried soll der bestehende Rad-/Gehweg zwischen Schattdorf und Erstfeld weitergeführt werden. Dadurch wird der Veloverkehr auf der gesamten Strecke vom MIV separiert. Im Rahmen des Neubaus Kreisell Lindenried ist entlang der Gotthardstrasse ein Rad-/Gehweg zu erstellen.	Kanton Uri, Gemeinde Erstfeld, AlpTransit Gotthard AG	Umsetzung: 2017-2018	0.7 Mio.
3	<b>Silenen: Veloführung für Schüler auf Trottoir Abschnitt Schützen - Ortsbeginn Amsteg:</b> Die Gemeinde Silenen weist in jedem Ortsteil eine Schulanlage auf. Dabei werden unter anderem die Primarklassen für die Schüler aus Silenen und Amsteg zusammengefasst. Im Rahmen einer Studie wurde festgestellt, dass die Veloführung auf der Gotthardstrasse, insbesondere für die Schulkinder, suboptimal ist. Damit eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, sind im Abschnitt zwischen Öfibach und Ortsbeginn Amsteg Massnahmen auf dem Trottoir vorgesehen. Nebst der Signalisation der Veloführung werden Verbesserungen bei den Sichtweiten der Grundstücksausfahrten vorgenommen und die zu querenden Knoten umgestaltet. Für den Abschnitt Schützen bis Öfibach soll im Rahmen einer Studie geprüft werden, ob die Führung des Veloverkehrs auf dem Trottoir eine zweckmässige Lösung darstellt.	Kanton Uri, Gemeinde Silenen	Umsetzung: 2017-2018	0.2 Mio.
4	<b>Amsteg: Kernfahrbahn Gotthardstrasse und weitere Massnahmen innerorts:</b> Im Rahmen einer Studie wurde festgestellt, dass die Veloführung auf der Gotthardstrasse, insbesondere für die Schulkinder, suboptimal ist. Aus diesem Grund soll die Situation für den Veloverkehr verbessert werden. Im Bereich vom Ortsbeginn bis zum Schulhaus soll eine Kernfahrbahn (beidseitiger Radstreifen) angeordnet werden. Im übrigen Innerortsbereich, zwischen dem Schulhaus und dem Ortsende, wurde im Rahmen der Studie festgestellt, dass nur punktuell Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit möglich sind.	Kanton Uri, Gemeinde Silenen	Umsetzung: 2017-2018	0.1 Mio.
5	<b>Altdorf: Netzergänzung ESP UT:</b> Als Fortsetzung des bestehenden Rad-/Gehwegs entlang der Industriestrasse soll im Gebiet ESP UT eine neue Veloverbindung geschaffen werden, welche eine direktere Verbindung von Attighausen zum Kantonsbahnhof Altdorf sicherstellt. Der Veloverkehr kann dabei im Mischverkehr oder auch getrennt vom MIV geführt werden. Dies hängt von den angestrebten Geschwindigkeiten des MIV ab. Diese Massnahme ist mit der Sanierung der Reusserstrasse zu koordinieren.	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	Umsetzung: 2017-2018	0.4 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>1.7 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Velonetzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse)</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.3</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV) - Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen - Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen - V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern - V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen - V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Genehmigung Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal als Basis für Landerwerb.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Infrastrukturmassnahme, welche wesentlich zu einer Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Veloverkehr und somit zur Steigerung der Gesamtverkehrseffizienz der ganzen Agglomeration beitragen.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studie ausgearbeitet.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Schattdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 0.4 Mio. Kostengenaugigkeit: +/-40% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Zwischen der Stillen Reuss und der Riedstrasse besteht eine Netzlücke. Auf dem privaten Grund besteht richterliches Verbot (allgemeines Fahrverbot). Ziel ist es, die Netzlücke zu schliessen damit eine direktere Ortsverbindung zwischen Attinghausen und Erstfeld angeboten werden kann.
<b>Beschreibung</b>	Mit dem betroffenen Grundeigentümer muss eine Übereinkunft gefunden werden. Denkbar ist, dass anstelle eines allgemeinen Fahrverbots lediglich ein Teilfahrverbot (für Motorfahrzeuge) angeordnet wird. Teil des Weges muss befestigt werden.

<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Kanton Uri</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit privatem Grundeigentümer
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	- Realisierung der Massnahmen (2019 – 2022)
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Realisierung Radweg	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019	0.4 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>0.4 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Rad-/Gehweg Seedorf – Altdorf (Kantonalbahnhof)</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.4</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Hängt von der Genehmigung des Veloverkehrskonzepts Unteres Reusstal ab. Machbarkeit im Rahmen Projektstudie untersucht; muss aber in der Projektierung überprüft werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Infrastrukturmassnahme, welche wesentlich zu einer Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Veloverkehr und somit zur Steigerung der Gesamtverkehrseffizienz der ganzen Agglomeration beitragen.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Ausführliche Studie ausgearbeitet und Bestvariante ausgewählt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinden Altdorf und Seedorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 4.8 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 40% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: Massnahmenabhängig Gemeindeanteil: Massnahmenabhängig		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Das künftige Entwicklungsgebiet Altdorf und der Kantonsbahnhof Altdorf sollen für die Gemeinde Seedorf direkt, sicher und komfortabel erreichbar sein:</p> <p>Der ESP und der Kantonalbahnhof sind über den bestehenden Byfangweg an die Seedorferstrasse angebunden. Auf dem Byfangweg besteht heute lediglich ein schmaler Pfad. Ziel ist es, abseits der Kantonsstrasse eine attraktive und direkte Verbindung von Seedorf zum Kantonsbahnhof Altdorf sicherzustellen.</p> <p>Die Seedorferstrasse zwischen Seedorf und der Bahnunterführung ist aufgrund ihrer Verkehrsbelastung und Fahrbahnbreite nur bedingt geeignet, um den Veloverkehr im Mischverkehr zu führen. Ab der Giesenstrasse verlaufen in Richtung Altdorf zudem die nationalen Velorouten 3 und 4 auf der Seedorferstrasse. Die Bedingungen auf der Seedorferstrasse sind für den Veloverkehr im Abschnitt zwischen der Reuss-</p>

	<p>brücke und der Bahnunterführung zu verbessern.</p> <p>Die Seedorferstrasse im Bereich der Brücke ist aufgrund ihrer Verkehrsbelastung, der Steigung und der Fahrbahnbreite nur bedingt geeignet, um den Veloverkehr im Mischverkehr zu führen. Deshalb soll im Bereich der Brücke die Situation für den Veloverkehr verbessert werden.</p>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die neue Velo- und Fusswegverbindung zwischen Seedorf und der Kantonalbahnhof wird in 3 Teilmassnahmen aufgeteilt und nachfolgend siehe Teilmassnahmen genauer beschrieben.</p> <p>Die Veloroute ist Teil des Veloverkehrskonzepts Unteres Reusstal und sowohl für den Pendler- als auch den Freizeitverkehr eine sehr wichtige Verbindung zwischen Seedorf und Altdorf (Bahnhof). Ein Bericht zum Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal liegt dem AP URT als Beilage vor.</p>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Rad-/Gehweg Byfangweg Abschnitt Reussacherstrasse – Seedorferstrasse</p> <p>Velo- und Fussgängerverbindung Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung – Reussbrücke</p> <p>Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Abstimmung mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonalbahnhof Altdorf (Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West IM3.1)</li> </ul>

<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>			
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1 <b>Rad-/Gehweg Byfangweg Abschnitt Reussacherstrasse – Seedorferstrasse:</b> Der bestehende Pfad soll zu einem Rad-/Gehweg erweitert werden. Auch soll im Rahmen der Massnahme dem Anschlussknoten an die Seedorferstrasse besondere Beachtung geschenkt werden.	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2020-2021	1.3 Mio.
2 <b>Velo- und Fussgängerverbindung Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung – Reussbrücke</b>	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2021-2022	1.5 Mio.
3 <b>Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke:</b> Da eine Erweiterung der Fahrbahn auf der Brücke kaum möglich ist, soll eine zusätzliche Fuss- und Velobrücke an die bestehende Brücke angehängt werden. Zudem ist auf Seite der Fuss- und Velobrücke das Trottoir aufzuheben und in Richtung Seedorf ein Radstreifen zu markieren. Durch die Massnahmen kann in beide Richtungen eine Veloinfrastruktur angeboten werden.  Der Veloverkehr vom Reussdamm kann direkt über eine Rampe auf die neue Fuss- und Velobrücke fahren. Für den Veloverkehr von Seedorf kommend wird beim Knoten Dorfstrasse/Reussstrasse eine Auffahrmöglichkeit angeboten. Mit dem Radstreifen wird die Verbindung nach Seedorf und zum See, ohne das Queren der Seedorferstrasse, gewährleistet.	Kanton Uri, Gemeinden Altdorf und Seedorf	Vorbereitung: 2018-2019 Umsetzung: 2021-2022	2.0 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>4.8 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen.
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--

4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Veloführung Abschnitt Halbanschluss A2 - Attinghausen</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.5</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Infrastrukturmassnahme, welche wesentlich zu einer Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Veloverkehr und somit zur Steigerung der Gesamtverkehrseffizienz der ganzen Agglomeration beitragen.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Projektskizze vorhanden. Projektierung in Planung.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Bund, Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Attinghausen, ASTRA		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: CHF 2.5 Mio. Kostengenauigkeit: +/-40% Betriebskosten/Jahr:	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Entlang der Attinghauserstrasse besteht zurzeit nur teilweise eine Veloinfrastruktur. Mit dem Bau des Halban schlusses A2 Altdorf Süd wird der MIV zunehmen. Damit die Situation für den Veloverkehr verbessert werden kann, soll im Bereich des Halban schlusses eine separate Veloführung angeboten werden.

<b>Beschreibung</b>	<p>Geplant ist eine separate Veloführung im Bereich des Halbanschlusses. Mit Hilfe eines kombinierten Rad-/Gehwegs soll der Veloverkehr vom MIV getrennt geführt werden. Zudem ist über die Reuss eine neue Fussgänger- und Velobrücke zu erstellen. Dadurch wird eine direkte und sichere Verbindung zwischen dem Kantonsbahnhof Altdorf und Attinghausen sichergestellt.</p> <p>Die Massnahme ist Teil des Veloverkehrskonzepts Unteres Reusstal (Beilagebericht zum AP URT: Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, 3. August 2016) und daher wichtig für Pendler- und Freizeitverbindungen.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Kanton Uri</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<p>Abstimmung mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau Halbanschluss A2</li> <li>- Hochwasserschutz Unteres Reusstal</li> </ul>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.</li> </ul>

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Einrichtung separate Veloführung und Bau einer Fuss- und Velobrücke	Kanton Uri	Vorbereitung: 2018-2020 Umsetzung: 2021	2.5 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>2.5 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Veloverkehrskonzept mittelfristige Massnahmen (Massnahmenpaket)</b>		<b>Priorität</b>	<b>B</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.6</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit muss für die Teilmassnahmen im Rahmen der Projektierung nachgewiesen werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Infrastrukturmassnahme, welche wesentlich zu einer Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Veloverkehr und somit zur Steigerung der Gesamtverkehrseffizienz der ganzen Agglomeration beitragen.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Es handelt sich um Massnahmenskizzen, welche in Studien vertieft und anschliessend projektiert und umgesetzt werden müssen.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinden Weitere Beteiligte: Massnahmenabhängig		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 6.2 Mio. Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: Massnahmenabhängig Gemeindeanteil: Massnahmenabhängig		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Im unteren Reusstal bestehen wesentliche Netzlücken im Velowegnetz sowohl auf den kantonalen Haupt- als auch auf den Nebenrouten, die das Befahren unattraktiv und/oder unsicher machen. Ziel ist ein durchgängiges, direktes und sicheres Velowegnetz auf den kantonalen Hauptrouten, die insbesondere für den Pendlerverkehr attraktiv ist.
<b>Beschreibung</b>	Die wichtigsten Netzlücken im kantonalen Veloroutennetz sind erkannt und werden z.B. im Rahmen von ordentlichen Strassensanierungen behoben.

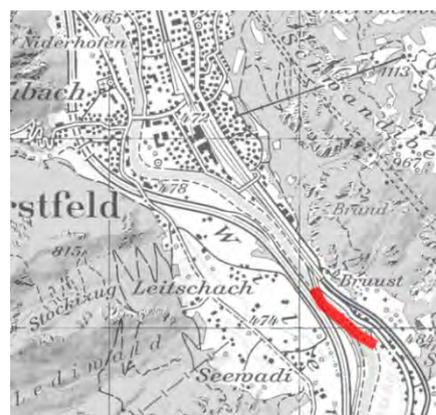
**Kartographische Darstellung**



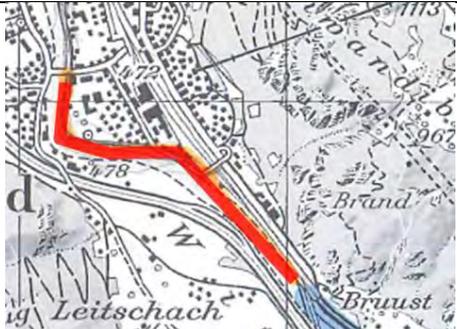
Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Bahnhofstrasse



Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Seedorferstrasse



Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach

	 <p>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg Abschnitt Schlossbergstrasse – Steinbruch</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	--
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Gemäss Meilensteine je Teilmassnahme siehe unten.
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>			
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
<p>1 <b>Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Bahnhofstrasse:</b> Die Giessenstrasse ist zwischen der ARA und der Allmendstrasse nur sehr schmal. Das letzte Teilstück entlang der Giessenstrasse zwischen dem Autobahnanschluss und dem Kreisel ist bis kurz nach der Unterführung als Pfad und anschliessend als Trottoir ausgestaltet. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Um die Situation zu verbessern, soll erstens die Querung des Autobahnanschlusses und der Weilerzufahrt sicherer gestaltet werden. Zweitens sollen die Giessenstrasse, der Pfad und das Trottoir zwischen der ARA und dem Kreisel zu einem Rad-/Gehweg erweitert werden. Für eine Separierung des Velo- und Lastwagenverkehrs, sollen beidseitig der Bahnhofstrasse Radstreifen markiert werden.</p>	<p>Kanton Uri (Kostenanteil 50%), Gemeinde Flüelen (Kostenanteil 10%), Gemeinde Altdorf (Kostenanteil 10%), ASTRA (Kostenanteil 30%)</p>	<p>Studie: 2017-2020 Projektierung: 2021-2022 Umsetzung: 2023-2026</p>	<p>1.2 Mio.</p>
<p>2 <b>Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost - Seedorferstrasse:</b> Mit einer Studie wird geprüft, ob die bestehenden Veloführung im Mischverkehr beibehalten oder ein neuer Rad-/Gehweg bzw. neue Radstreifen angeordnet wird. Anschliessend wird die Bestvariante projektiert und umgesetzt.</p>	<p>Kanton Uri (Kostenanteil 80%), Gemeinde Altdorf (Kostenanteil 20%)</p>	<p>Studie: 2017-2020 Projektierung: 2021-2022 Umsetzung: 2023-2026</p>	<p>1.3 Mio.</p>
<p>3 <b>Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattenalbach:</b> Im Rahmen einer Studie wird untersucht, wie das bestehende Trottoir und der Pfad zu einem Rad-/Gehweg ausgebaut werden können. Anschliessend wird die Massnahme projektiert und umgesetzt.</p>	<p>Kanton Uri (Kostenanteil 80%), Gemeinden Erstfeld und Silenen (Kostenanteil je 10%)</p>	<p>Studie: 2019-2021 Projektierung: 2022-2023 Umsetzung: 2024-2026</p>	<p>2.9 Mio.</p>
<p>4 <b>Erstfeld: Erstellung Rad-/Gehweg Abschnitt Schlossbergstrasse – Steinbruch:</b> Der bestehende unbefestigte Weg soll zu einem Rad-/Gehweg erweitert werden.</p>	<p>Gemeinde Erstfeld (100% Gemeindeanteil), Kanton Uri (Aft)</p>	<p>Studie: 2019-2021 Projektierung: 2022-2023 Umsetzung: 2024-2026</p>	<p>0.8 Mio.</p>
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>CHF 6.2 Mio.</b>

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

<b>Neue Rad-/Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)</b>		<b>Priorität</b>	<b>C</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>FV3.7</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input checked="" type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<p><u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul> <p><u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen</li> </ul> <p><u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul> <p><u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --</p>				
<b>Machbarkeit</b>	Machbarkeit ist abhängig von den Schutzanforderungen, die sich aus der räumlichen Nähe zur derzeitigen Explosivstoffverarbeitung ergeben.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<p><u>Begründung:</u> Infrastrukturmassnahme, welche wesentlich zu einer Verlagerung des MIV-Aufkommens auf den Veloverkehr und somit zur Steigerung der Gesamtverkehrseffizienz der ganzen Agglomeration beitragen.</p>			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<p><u>Begründung:</u> Skizzen wurden im Rahmen des Veloverkehrskonzepts erarbeitet</p>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinden Bürglen und Schattdorf Weitere Beteiligte: RUAG, Private		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Der Veloverkehr benutzt heute primär die Gotthardstrasse als Verbindung zwischen Schattdorf und Altdorf. Aufgrund der Verkehrsbelastung und der grösstenteils fehlenden Veloinfrastruktur ist die Verbindung wenig attraktiv. Weiter besteht keine direkte Verbindung von Schattdorf zum Kantonsbahnhof Altdorf und der Berufsschule. Der Veloverkehr fährt heute einen Umweg über die Gotthardstrasse und die Langmattgasse. Kurzfristig ist im Rahmen des Veloverkehrskonzepts Unteres Reusstal beabsichtigt, die bestehende Veloführung (Massnahme 8) aufzuwerten. Langfristig soll abseits der Kantonsstrassen eine neue Veloverbindung geschaffen werden.

<b>Beschreibung</b>	Damit vor allem für den Freizeitverkehr die Verbindung zwischen Schattdorf und Altdorf attraktiver gestaltet und eine direkte Veloverbindung zum Kantonsbahnhof Altdorf sowie der Berufsschule angeboten werden kann, soll im Bereich des Schächenwalds eine Veloquerung erstellt werden. Die Realisierung der Netzergänzung ist zurzeit aufgrund der vorhandenen Nutzungsansprüche auf dem RUAG-Areal nicht möglich. Aus diesem Grund soll die Schächenquerung planerisch gesichert und erst langfristig realisiert werden.
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Kanton Uri</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit: - Entwicklung RUAG-Areal - WOV (MIV3.2)
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	- Berücksichtigung der möglichen Routenführung bei Planung WOV (2019 – 2022)
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Aufwertung der Radwegverbindung zwischen dem Zentrum und dem Bahnhof Altdorf mit den umliegenden Gemeinden - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]	
1 Ausarbeitung Studie	Kanton Uri	Vorbereitung: 2019 - 2022	--	
2 Projektierung Weg	Kanton Uri	Vorbereitung: 2023-2026	--	
3 Umsetzung Weg	Kanton Uri	Umsetzung: Nach 2026	--	
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			--	

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--

4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Wechselwirkung und Kohärenz mit den übrigen Raumplanungsinstrumenten: Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal, Amt für Tiefbau Kanton Uri, TEAMverkehr.zug 3. August 2016.</i>

**Massnahmenblätter Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)		Priorität	A	Massnahmen Nr.	MIV3.1
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd				
<b>Machbarkeit</b>	Baukredit wurde vom Stimmvolk am 18.10.2015 genehmigt. Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Entlastungsstrasse für die Ortsdurchfahrten.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt liegt vor und Bauprojekt ist in Ausarbeitung. Baukredit vom Stimmvolk genehmigt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinden, Bürglen, Schattdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 19.8 Mio. Kostengenauigkeit: +/-20% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.24 Mio.	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf vereinen rund die Hälfte aller Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons. Hier ist die überwiegende Mehrheit der Arbeitsplätze, Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Der Hauptteil des Urner Berufsverkehrs (inklusive Schwertransporte) fährt mitten durch die am dichtesten besiedelten Wohngebiete. Insgesamt beeinträchtigt der Durchgangsverkehr die Lebensbedingungen und Wohnqualität stark. Die Strasse weist eine starke Trennwirkung auf, sodass Fussgänger und auch Velofahrende die Strasse nur schwer überqueren können. Das Risiko für Unfälle ist dementsprechend hoch. Täglich kommt es zu Staus, was die Attraktivität für Anwohner, Gewerbetreibende, Werk tätige und Besucher erheblich mindert. Als Folge davon sind die Menschen hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen

	<p>ausgesetzt, die alarmierende Werte erreicht und zum Teil überschritten haben. Im Bereich Schmied-/Tellsgasse und Adlergarten kommt es wegen der Verkehrsmenge zu Überschreitungen der Luftreinhal- tungs-Grenzwerte. Die Staus behindern zudem den öffentlichen Verkehr auf der Gotthardstrasse zwischen der Spitalstrasse in Altdorf und der Schächenbrücke in Bürglen/Schattdorf, was zu Verspätungen und zum Verpassen von Anschlüssen in den Busknoten und Bahnhöfen Flüelen, Altdorf, Erstfeld und Göschenen führt.</p> <p>Im Jahr 2008 wurde eine umfassende Verkehrserhebung im Unteren Reusstal durchgeführt und es wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr entlang der Gotthardachse zwischen 10'100 und 14'800 Fahrzeu- gen gemessen, bei teilweise sehr engen Strassenprofilen.</p> <p>Die beabsichtigte Raum- und Siedlungsentwicklung im Unteren Reusstal wird in Zukunft von einer wesent- lichen Zunahme der Aktivitäten und damit der Mobilität ausgegangen, für welche eine möglichst sied- lungsverträgliche Abwicklung nötig ist. Deshalb soll die Situation in den Siedlungsgebieten von Altdorf, Bürglen und Schattdorf für alle Verkehrsmittel und –teilnehmer verbessert werden. Folgende Ziele stehen im Zentrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung der am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete des Unteren Reusstals vom Durch- gangsverkehr</li> <li>- Aufbau und Betrieb eines leistungsfähigen Busnetzes mit hoher Zuverlässigkeit</li> <li>- Aufwertung und Ausbau des Fuss- und Veloverkehr</li> </ul> <p>Weitere Informationen zur WOV finden sich im Begleitbericht zum Dossier des AP URT.</p>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Um die Verkehrsentwicklung des Verkehrssystems in abgestimmter Weise mit der Siedlungsentwicklung sicherzustellen und die bestehenden bzw. künftigen Verkehrsprobleme beheben zu können, wurde ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Unteres Reusstal erarbeitet. Schwerpunktässig behandelt das rGVK UR das zukünftige Kantonsstrassennetz mit einem neuen Halbanschluss A2 Altdorf Süd (übergeord- nete Massnahme üM3.2), die Weiterentwicklung des öffentlichen Buslinienetzes sowie den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Die Verkehrsanalysen haben aufgezeigt, dass rund die Hälfte des Verkehrs auf der Tellsgasse/Schmiedgasse in Altdorf durch Verbindungen von/nach Bürglen/Schächental und Schattdorf entstehen. Eine wirksame Entlastung der Gotthardachse kann somit nur erfolgen, wenn diese Verkehrsströme am Siedlungsgebiet vorbei und möglichst direkt Richtung Bürglen/Schächental und Schattdorf geführt werden. Ausführliche Variantenvergleiche haben ergeben, dass eine West-Ost-Verbindung (WOV) zwischen Kreisel Wysshus und Gotthardstrasse/Klausenstrasse als neues Netzelement den Siedlungsraum entlang der Gotthardachse am besten entlastet. Gleichzeitig sind wirksame flankierende Massnahmen auf der heutigen Gotthardstrasse erforderlich (Massnahmen GV3.1, GV3.2, GV3.3, GV3.4).</p> <p>Mit der WOV kann der Verkehr auf den heute stark belasteten Strassen auf zwischen 4'500 bis 9'100 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden, während 11'000 Fahrzeuge/Tag auf der WOV zu ihrem gewünschten Ziel fahren. Bei der Planung und der Auswahl der Linienführung wurde besonders auf die Verträglichkeit mit dem Hochwasserschutz (Strasse auf Damm) und den Lärmemissionen auf bestehendes Siedlungsgebiet (Bau von Lärmschutzwänden) geachtet.</p> <p>Durch die Entlastung der Gotthardachse ist die Voraussetzung geschaffen, die Pünktlichkeit der Buskurse zu gewährleisten und dadurch die Zuverlässigkeit der Reiseketten im ÖV (Anschlussicherheit) sicherzustel- len. Ebenfalls kann durch die Entlastung die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege und Velorouten generell und insbesondere bei Strassenquerungen verbessert werden.</p> <p>Weitere Informationen zur WOV finden sich im Begleitbericht zum Dossier des AP URT.</p>

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Quelle: Machbarkeitsstudie Amt für Tiefbau Uri, bpp, 20.08.2014</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Die WOV entfaltet ihre verkehrliche Wirkung nur zusammen mit einem Halbanchluss an die A2 (üM3.2). Das ASTRA baut den Halbanchluss, weil er hilft, die regionalen Verkehrsprobleme zu lösen ohne Nachteile auf der Nationalstrasse zu erzeugen und die Industriestrasse wird verlegt.</p> <p>Zur WOV gehören flankierende Massnahmen auf der heutigen Gotthardstrasse (Massnahmen GV3.1, GV3.2, GV3.3, GV3.4) und die Massnahme GV3.1 (Knoten Schächen).</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011), integraler Bestandteil des kantonalen Richtplans</li> <li>- Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 – 2020; Umsetzung West-Ost-Verbindung) wurde an der Volksabstimmung vom 18. Oktober 2015 angenommen</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2016 - 2018</li> <li>- Realisierung ab 2019</li> <li>- Inbetriebnahme 2021</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Die WOV vom Kreisel Wysshus-Ost bis Gotthardstrasse ist im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Gotthardstrasse von der Schächenbrücke bis zum Kollegikreisel (mit flankierenden Massnahmen) und weiter die Klausenstrasse Richtung Bürglen werden bei einer Realisierung der WOV als oberer Abschnitt der WOV genutzt.</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Landerwerb, Begleitmassnahmen inkl. Aufforstung, Terrainvorbereitungen	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	3.0 Mio.
2	Strassenbau	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	8.5 Mio.
3	Brücke	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	3.5 Mio.
4	Lärmschutzmassnahmen	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	2.3 Mio.
5	Nebenanlagen und Mauern	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2021	2.5 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>19.8 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten in den Siedlungsgebieten

3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten, Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

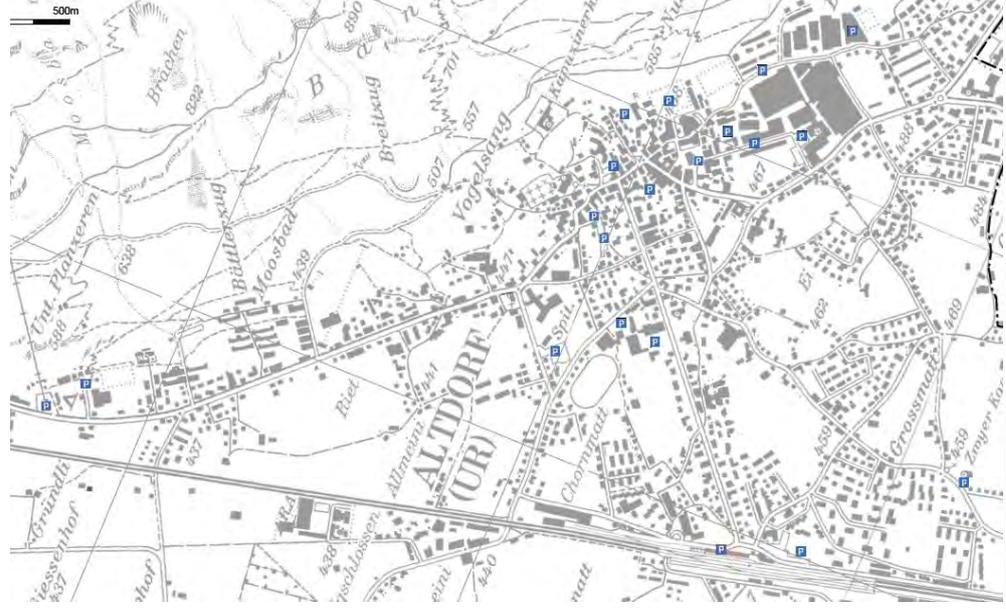
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quantitative Angaben	
<b>Umfahrungs-/ Kern-entlastungsstrassen</b>	<p>Altdorf Schmiedgasse: 6'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 12'900 (DTV 2008)</p> <p>Altdorf Turmatt: 9'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 14'500 (DTV 2008)</p> <p>Bürglen Urnertor: 12'300 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 13'100 (DTV 2008)</p> <p>Schattdorf Gotthardstrasse: 4'500 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 10'100 (DTV 2008)</p> <p>WOV: 11'000 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute --</p>

Quellen	
<b>1</b>	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
<b>2</b>	<i>Bericht WOV und Antrag des Regierungsrats an den Landrat; 31.03.2015.</i>
<b>3</b>	<i>Vorprojekt West-Ost-Verbindung, bpp, 20.08.2014.</i>
<b>4</b>	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

<b>Optimierung Parkieranlagen Altdorf</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>MIV3.2</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input checked="" type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: - Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: - Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen - Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen.				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen - V7: Nachfragebeeinflussung verankern				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u>				
<b>Machbarkeit</b>	Bisher nur Erarbeitung eines Konzept in kommunalem Verkehrsrichtplan vorgesehen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Vorderhand keine Infrastrukturmassnahme, daher nicht mitfinanzierbar.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> nicht relevant, da nicht mitfinanzierbar			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinde Altdorf Kostenträger: Gemeinde Altdorf Weitere Beteiligte: --		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: -- Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: 100%		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Erhebungen der letzten fünf Jahre zeigen, dass Altdorf in der Bilanz über eine genügende Anzahl öffentlicher Parkfelder verfügt. Ungenügend ist aber deren Erschliessung, Lage und auch die Auffindbarkeit. So sind in Altdorf einige Parkplätze überlastet, andere wiederum auch in den Spitzenstunden kaum belegt. Weiter haben sich das bestehende Bewirtschaftungssystem und die Gebühren seit 1998 kaum geändert und nehmen wenig Rücksicht auf die Auslastung. Es besteht ein Parkplatzsuchverkehr, der die Strassen im Siedlungsgebiet unnötig belastet und damit die Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen beeinträchtigt. Ziel ist es, dass die Parkplätze nicht mehr über das Zentrum erschlossen werden, sondern direkt von der Peripherie angefahren werden können.</p> <p>Durch den touristischen Carverkehr wird der Rathausplatz belastet, bei der Ausfahrt aus dem Rathausplatz in die Tellgasse entstehen Verkehrsbehinderungen auf der Kantonsstrasse. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine Verlegung dieser Parkfelder bzw. der Haltestelle nicht möglich, da kein Ersatzstandort für eine Haltestelle zur Verfügung steht, bei dem ohne erhebliche bauliche Massnahmen nicht andere gravierende Probleme entstehen.</p>

<b>Beschreibung</b>	<p>Zur Unterstützung der Entlastung des Zentrums vom MIV, sollen die Standorte der Parkplätze überdacht werden und der Verkehr bestmöglich geleitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es ist ein Parkleitsystem für die öffentlichen Parkfelder zu erstellen. Dabei ist die Bewirtschaftung der einzelnen Parkplätze zu harmonisieren und die Verkehrsstrategie lenkungswirkend anzupassen.</li> <li>- Die Carparkfelder vom Winkel sollen an einen anderen Standort verlegt werden. Bei einer Umstrukturierung der in der Richtplankarte markierten potentiellen Standorte ist dies zu berücksichtigen.</li> </ul>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Kommunalen Verkehrsrichtplan Altdorf</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<p>Bauprojekt Altdorf Innerorts (Sanierung Strassenkörper und Werkleitungen) ab ca. 2021 bis 2024</p>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Idee für ein Konzept im kommunalen Verkehrsrichtplan verankert (2010)</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Studien erstellen.</li> <li>- Schrittweise Umsetzung (2023 - 2026)</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Kommunalen Verkehrsrichtplan vom November 2010</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Parkleitsystem für die öffentlichen Parkfelder	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2020-2024 Umsetzung: 2025	Offen
2	Verlegung Carparkfelder	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2020-2024 Umsetzung: 2025	Offen
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--

4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	Lenkung der Verkehrsnachfrage durch Anpassung und Vereinheitlichung der Parkierungsregime
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

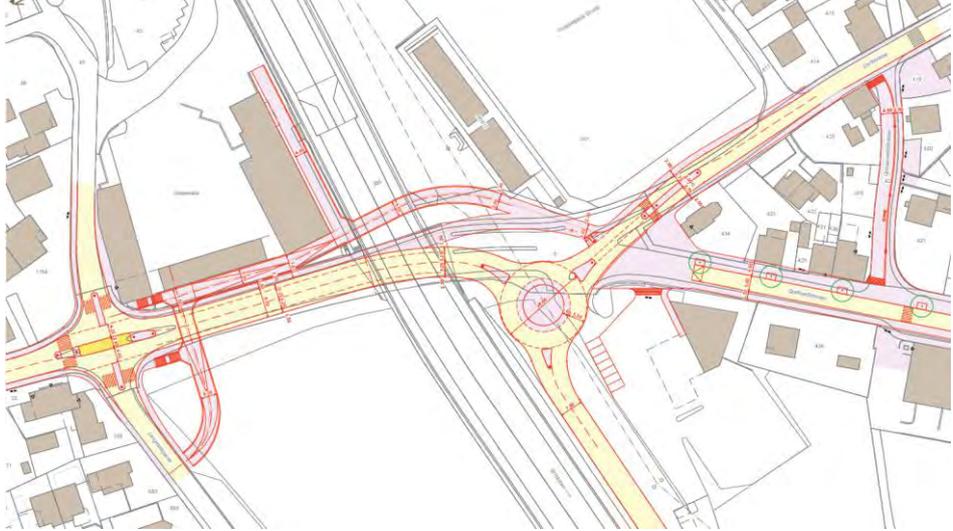
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	Verkehrsrichtplan Gemeinde Altdorf, 22.11.2010.

**Massnahmenblätter Gesamtverkehr (GV)**

<b>Neubau Knoten Schächen – Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.1</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbinschluss A2 Altdorf Süd					
<b>Machbarkeit</b>	Finanzierung durch Unterhaltsprogramm (UHP) 2016-2019 gesichert und 2020-2023 vorgesehen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel und auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt liegt vor und Bauprojekt ist in Ausarbeitung. Baukredit vom Stimmvolk genehmigt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinden Schattdorf, Bürglen		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 6.0 Mio. Kostengenauigkeit: +/-20% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.066 Mio.	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Der Knoten Schächen zwischen der Schächenbrücken, Crivelli-Kapelle und Coop-Tankstelle stellt eine äusserst unbefriedigende und sicherheitstechnisch mangelhafte Situation (speziell für den Fuss- und Veloverkehr) dar: Die Einmündung von der Dorfstrasse in die Gotthardstrasse ist sehr unübersichtlich. Bei hohem Verkehrsaufkommen zeigt auch die Ausfahrt Coop-Tankstelle deutliche Defizite.</p> <p>Da der Kreisel künftig aufgrund der WOV stark belastet ist, soll der Veloverkehr um den Kreisel herum geführt werden. Da eine Schächenquerung beim Schächenwald kurz- bis mittelfristig nicht realisiert werden kann, ist die Veloführung im Bereich des Kreisels Schächen für den Veloverkehr von Schattdorf nach</p>

	<p>Altdorf und zum Kantonsbahnhof Altdorf von Bedeutung.</p> <p>Die Umgestaltung des Knoten soll zur positiven Wirkung der WOV beitragen und verfolgt folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsfluss sicherstellen (für MIV und ÖV)</li> <li>- Verbesserung der Sicherheit und Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Mit dem Bau der WOV wird für den Knoten Schächen eine neue Lösung angeboten, die den Verkehrsfluss sicherstellt, die Erschliessung von Schattdorf stärkt und für den Velo- und Fussverkehr eine direkte und sichere Verbindung gewährleistet. Mit der neuen Knotenlösung muss den Ansprüchen der Verkehrssicherheit als auch den Bedürfnissen der umliegenden Liegenschaften (Crivelli-Kapelle, Fussballplatz FC Schattdorf und Coop-Tankstelle) gerecht werden.</p> <p>Der Knoten wird neu zu einem Kreisel umgebaut werden. Die Gotthardstrasse, die Dorfstrasse Schattdorf und die neue WOV werden direkt an einen dreiarmligen Kreisel angeschlossen. Die Abzweigung der Gotthardstrasse in Richtung Erstfeld wird neu an die Dorfstrasse angeschlossen, damit sie für den Durchgangsverkehr an Attraktivität verliert und der Verkehr Altdorf bis Erstfeld über die WOV fährt.</p> <p>Geplant ist eine separate Veloführung um den Kreisel Schächen. Mit Hilfe eines Velo-/Fusswegs soll der Veloverkehr vom MIV getrennt werden. Zudem ist eine Unterführung zur Langmattgasse vorgesehen. Dadurch wird eine Verbindung in Richtung Kantonsbahnhof Altdorf und in Richtung Zentrum Altdorf sichergestellt und bringt für die Schulwegsicherheit und für die allgemeine Fussgängersicherheit hohen Nutzen.</p>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Quelle: Teilprojekt 3, AfT 2016</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Die Massnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der WOV (Massnahme MIV3.1).</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011)</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2016 - 2018</li> <li>- Realisierung ab 2019</li> <li>- Inbetriebnahme 2021</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Der Knoten ist Teil der WOV, welche im kantonalen Richtplan festgesetzt ist:</p> <p>Beschluss 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtplan</p> <p>Beschluss 5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.</li> </ul>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Umbau Knoten	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2020	3.5 Mio.
2	Velo- und Fussweg	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2019-2020	2.5 Mio.
			<b>Gesamtkosten [CHF]</b>	<b>6.0 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringerung in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Knoten</b>	Summe aller Knotenzufahrten: 27'800 Fahrzeuge / Tag (DTV)

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
<b>2</b>	<i>Bericht WOV und Antrag des Regierungsrats an den Landrat; 31.03.2015.</i>
<b>3</b>	<i>Vorprojekt, metron, März 2016.</i>
<b>4</b>	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

<b>Anpassung Signalisation und Markierungen - Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.2</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd				
<b>Machbarkeit</b>	Finanzierung durch Unterhaltsprogramm (UHP) 2016-2019 gesichert und 2020-2023 vorgesehen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel dient und auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt liegt vor und Bauprojekt ist in Ausarbeitung. Baukredit vom Stimmvolk genehmigt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinden Altdorf, Bürglen, Schattdorf		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: CHF 0.2 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 20% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Mit der WOV können die Hauptsiedlungen vom Verkehr entlastet werden. Der obere Teil der WOV verläuft auf dem bestehenden Strassennetz auf der Gotthardstrasse zwischen Knoten Schächen und Kreisel Kollegi und anschliessend auf der Klausenstrasse. Mit flankierenden Massnahmen rund um die kantonale Mittelschule Uri soll zur positiven Wirkung der WOV beigetragen werden und folgende Ziele werden verfolgt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsfluss sicherstellen (für MIV und ÖV)</li> <li>- Steigerung der Aufenthaltsqualität mit Verkehrsberuhigung</li> <li>- Aufwertung / Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>				

<b>Beschreibung</b>	<p>Gleichzeitig zur Inbetriebnahme der WOV werden flankierende Massnahmen umgesetzt, welche Verlagerungswirkung von der Gotthardstrasse auf die WOV unterstützen. Mit dem Teilprojekt Signalisation und Markierung werden entlang der Gotthardstrasse ergänzend zu den vorgesehenen Sanierungsarbeiten die Verkehrsführung mit neuer Signalisation und Markierung so beeinflusst, dass sich die Reisezeit und -geschwindigkeit für den MIV auf der Gotthardstrasse vergrössern resp. verlangsamen. Die Gotthardachse wird weiterhin als Hauptachse für den öffentlichen Busverkehr dienen, daher wird bei den flankierenden Massnahmen darauf geachtet, dass die gewünschten Wirkungen zur Entschleunigung des MIV nicht gleichzeitig zu einer Behinderung des ÖV führen.</p> <p>Die flankierenden Massnahmen werden auf verschiedenen Teilabschnitten der Gotthardstrasse umgesetzt:</p> <p><i>Abschnitt 1:</i></p> <p>Auf dem Abschnitt Kreisel Kollegi bis Knoten Schächen werden Massnahmen getroffen, um den MIV zwischen dem Kreisel Kollegi und dem Knoten Grund-/Grenzgasse zu verflüssigen und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr (Velo und Fussgänger) zu erhöhen.</p> <p>Gemäss heutigen Abklärungen dürfte die Verkehrsmenge zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Schächen auch mit der WOV in etwa gleich bleiben wie heute oder leicht abnehmen. Es ist richtig anzunehmen, dass künftig mehr Autos aus Richtung Bürglen den Abschnitt Urnertor befahren. Diese Zunahme wird aber kompensiert durch eine hohe Zahl von Autos, die von Schattdorf kommend neu die WOV nutzen und damit den Abschnitt Urnertor deutlich entlasten. Es sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwischen dem Kreisel Kollegi und der Grundgasse/Grenzgasse wird ein Rechts-Rechts-System eingeführt.</li> <li>- Zwischen Kreisel Kollegi und Grundgasse wird beidseits der Strasse neu ein Radstreifen (je zirka 200 m) markiert. Um Platz für den Radstreifen auf der Seite der Kantonalen Mittelschule Uri zu gewinnen, wird auf dem Streckenteil Grundgasse bis Bushaltestelle Kollegium das Trottoir entfernt werden.</li> <li>- Neu werden die Fussgänger über das Areal der Kantonalen Mittelschule Uri geführt. Die Natursteinmauer wird geöffnet, damit ein neuer Durchgang auf das Areal entsteht. Die Fussgänger gelangen auf dem Kollegi-Areal parallel zur Gotthardstrasse Richtung Altdorf/Bürglen. Als einziger Durchgang zur Gotthardstrasse bleibt der Haupteingang bei der Bushaltestelle Kollegi offen. Der Fussgängerstreifen bei der Ausfahrt Blumenfeldgasse wird aufgehoben.</li> <li>- Auch auf der Klausenstrasse wird der Fuss- und Veloverkehr Richtung Bürglen verbessert. Bereits erstellt wurde die Kernfahrbahn auf dem Abschnitt zwischen Kantonaler Mittelschule Uri und Lehrerseminar Uri. Im Zuge der neuen Fussgängerführung via Areal der Kantonalen Mittelschule Uri wird der Fussgängerstreifen auf der Klausenstrasse beim Kreisel Kollegi aufgehoben.</li> <li>- Der Streckenteil Grundgasse bis Knoten Gotthardstrasse/Langmattgasse bleibt für den motorisierten Verkehr unverändert.</li> <li>- Beim Knoten Langmattgasse wird die Schulwegsicherheit (Fussgänger und Radfahrer) verbessert (Bezug zu GV 3.1).</li> </ul> <p><i>Abschnitt 2:</i></p> <p>Im Zentrum von Altdorf wird der Durchfahrtswiderstand erhöht, indem im Zentrum eine Begegnungszone und Tempo 30-Zonen eingerichtet werden. Die Begegnungszone erstreckt sich von der Schmidgasse bis zur Tellsgasse. Jeweils vorgelagert wird eine Tempo-30-Zone eingerichtet, die auch die bestehenden Tempo-30-Zonen mit einbezieht.</p> <p><i>Abschnitt 3: Kreisel Rynächt bis Knoten Schächen</i></p> <p>Auf der Gotthardstrasse zwischen Kreisel Rynächt und Knoten Schächen werden punktuelle Sofortmassnahmen ergriffen wie z.B. Einbau einer Mittelinsel am Fussgängerstreifen. Umbau Knoten Adlergarten... (Bezug zu GV 3.3)</p>
---------------------	--

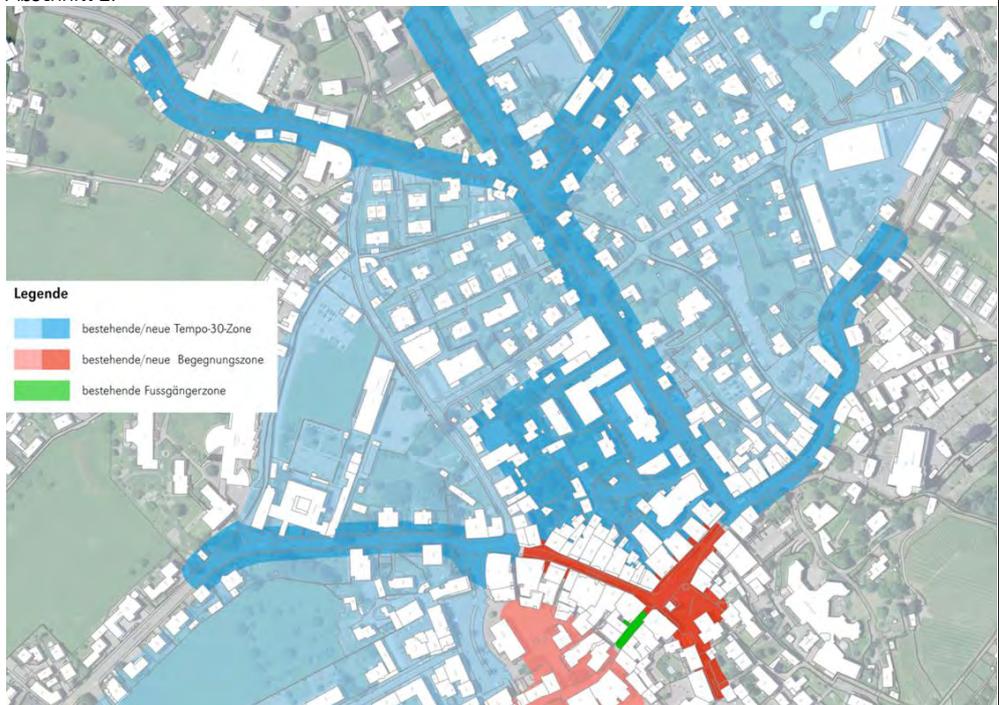
**Kartographische Darstellung**

Abschnitt 1:



Quelle: Amt für Tiefbau Uri, Vorprojekt, 24.03.2015

Abschnitt 2:



Quelle: Verkehrsgutachten TEAMVerkehr, März 2016

	<p>Abschnitt 3:</p>  <p>Quelle: geo.ur</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Die Massnahme ist ein Teil der WOV (Massnahme GV3.2).</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rGVK Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011)</li> <li>- Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 – 2020; Umsetzung West-Ost-Verbindung) wurde an der Volksabstimmung vom 18. Oktober 2015 angenommen</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2016 – 2018</li> <li>- Verbesserung Schulwegsicherheit 2016 – 2018</li> <li>- Realisierung ab 2019</li> <li>- Inbetriebnahme 2021</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Der Kreisell ist Teil der WOV, welche im kantonalen Richtplan festgesetzt ist:          Beschluss 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtplan          Beschluss 5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtplan          Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan:          - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.</p>

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Rechts-Rechts-System Kreisel Kollegi bis Grundgasse/Grenzgasse	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016 Umsetzung: 2020-2021	8'000.-
2	Markierungen	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016 Umsetzung: 2020-2021	14'800.-
3	Bauliche Anpassungen: Trottoirabsenkungen vor Kollegi und Maueröffnung	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016 Umsetzung: 2020-2021	31'800.-
4	Optimierung Signalisation und Markierungen	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016 Umsetzung: 2020-2021	145'400.-
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>0.2 Mio.</b>
<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>				
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>				
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen		
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten		
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen		
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr		
5	Intermodalität	--		
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--		
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>				
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit		
2	Verringerung Zersiedlung	--		
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>				
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption		
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten		
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>				
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV		
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringerung in den Wohngebieten		
3a	Flächenbeanspruchung	--		
3b	Natur- und Landschaftsräume	--		

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

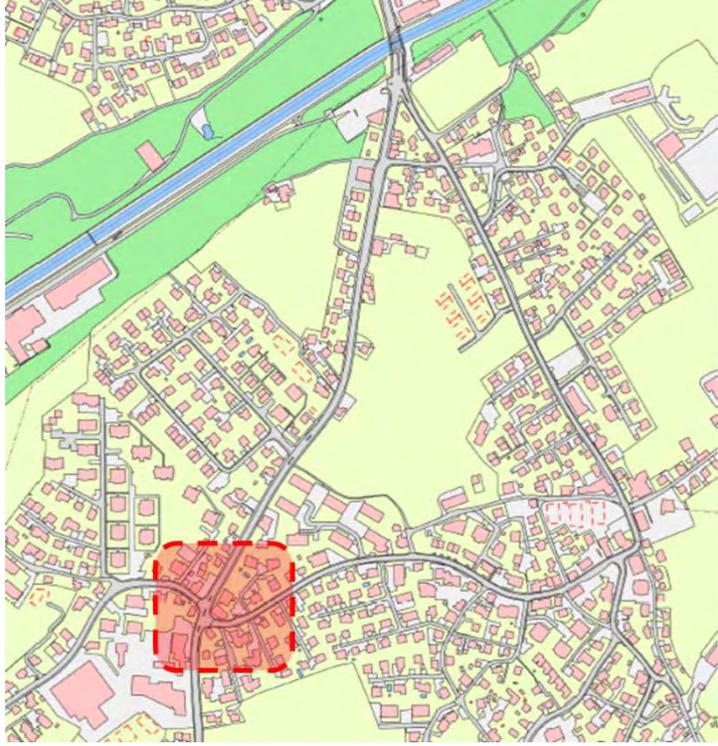
↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	<p>Altdorf Schmiedgasse: 6'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 12'900 (DTV 2008)</p> <p>Altdorf Turmatt: 9'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 14'500 (DTV 2008)</p> <p>Bürglen Urnertor: 12'300 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 13'100 (DTV 2008)</p> <p>Schattdorf Gotthardstrasse: 4'500 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 10'100 (DTV 2008)</p> <p>WOV: 11'000 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute --</p>

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
<b>2</b>	<i>Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Kredit für das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019, 31.03.2015.</i>
<b>3</b>	<i>Amt für Tiefbau Uri, Vorprojekt, 24.03.2015.</i>
<b>4</b>	<i>Verkehrsgutachten, TEAMVerkehr, März 2016.</i>
<b>5</b>	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

<b>Anpassung Knoten Adlergarten - Schattdorf (FlaMa WOV 1. Etappe)</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.3</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbinschluss A2 Altdorf Süd					
<b>Machbarkeit</b>	Finanzierung durch Unterhaltsprogramm (UHP) 2016-2019 gesichert.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel, die auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt liegt vor und Bauprojekt ist in Ausarbeitung. Baukredit vom Stimmvolk genehmigt.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Schattdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 0.35 Mio. Kostengenauigkeit: +/- 20% Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Der Knoten Adlergarten (Gotthard-/ Rütli-/ Adlergartenstrasse) stellt eine unbefriedigende und sicherheitstechnisch mangelhafte Situation (speziell für den Fuss- und Veloverkehr) dar. Wegen der Verkehrsmenge kommt es zu Überschreitungen der Luftreinhaltungs-Grenzwerte. Insgesamt beeinträchtigt der Durchgangsverkehr die Lebensbedingungen und Wohnqualität stark. Der Fuss- und Veloverkehr wird v.a. durch den grossen Verkehr massiv behindert.</p> <p>Die Umgestaltung des Knoten soll zur positiven Wirkung der WOV beitragen und verfolgt folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsfluss sicherstellen (ÖV)</li> <li>- Aufwertung / Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>

<b>Beschreibung</b>	<p>Der heute bestehende versetzte Knoten Adlergarten weist erhebliche Sicherheitsdefizite auf. Er soll umgestaltet werden, um die Attraktivität der Ortsdurchfahrt zu vermindern und somit den Durchgangsverkehr von Erstfeld Richtung Altdorf über die WOV zu leiten. Bei der Umgestaltung wird neben der Verkehrslenkung insbesondere auf die Verkehrssicherheit (inkl. Schulwegsicherheit) geachtet. Mit dem Bau der WOV besteht in Schattdorf die Möglichkeit, mit der Neugestaltung des Knotens Adlergarten ein seit Jahren bestehendes Verkehrsproblem zu lösen. Dazu sind geringfügige bauliche Massnahmen notwendig. Für die Neugestaltung im Bereich Adlergarten hat die Gemeinde Schattdorf eine Änderung der Vorrtrittsbeziehung angeregt. Neu soll die Verbindung Gotthardstrasse Süd - Adlergartenstrasse vortrittsberechtigt sein, also jene Strecke, die auch von den Bussen der Auto AG Uri gefahren wird.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: geo.ur</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<p>Die Massnahme ist ein Teil der WOV (Massnahme MIV3.1).</p>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011)</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2016 - 2018</li> <li>- Realisierung ab 2022</li> <li>- Inbetriebnahme 2022</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Der Knoten Adlergarten ist Teil der WOV, welche im kantonalen Richtplan festgesetzt ist.</p>

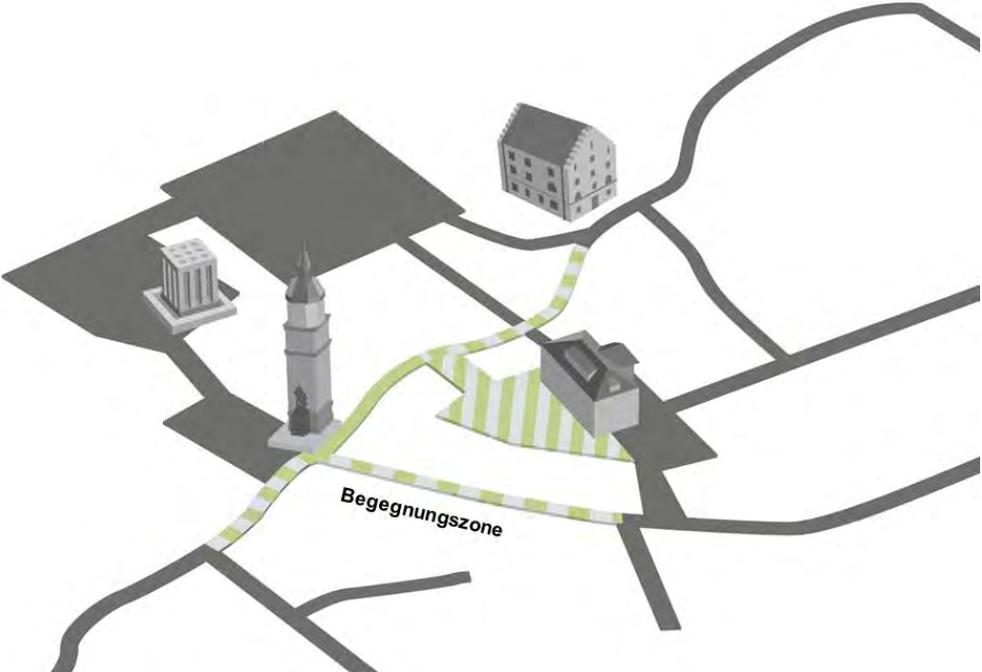
<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>	
1   Sanierung und Verbesserung Verkehrsführung und -sicherheit	Kanton Uri	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2022	0.35 Mio.	
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>0.35 Mio.</b>	

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	<i>Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Kredit für das Unterhaltsprogramm für die Kantonsstrassen 2016 bis 2019, 31.03.2015.</i>
2	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
3	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe)		Priorität	B	Massnahmen Nr.	GV3.4
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung		<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen</li> <li>- Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- S3: Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern</li> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit muss im Rahmen der Projektierung dargelegt werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenraumumgestaltung zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr, welche die Aufenthalts- und Wohnqualität im Siedlungsraum erhöht.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studien und Grobkonzept bereits erstellt; vertiefende Studien und Projektierung geplant.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinde Altdorf Kostenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinde Altdorf Weitere Beteiligte: Gemeinde Altdorf		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 1.5 Mio. Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 80% Gemeindeanteil: 20%		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Der Kanton Uri und die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf realisieren die notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, damit die im regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal formulierten Ziele für den Motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Die Massnahmen werden auf den Realisierungszeitpunkt der neuen West-Ost-Verbindungsstrasse abgestimmt. Sie berücksichtigen dabei insbesondere die Anforderungen des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>Weil die Gotthardachse weiterhin als Hauptachse für den öffentlichen Busverkehr dient, ist bei den flankierenden Massnahmen darauf zu achten, dass die gewünschten Wirkungen zur Entschleunigung des MIV nicht gleichzeitig zu einer Behinderung des ÖV führen. Bei der Einführung von Tempo 30- oder Begegnungszonen wird deshalb genau zu prüfen sein, ob diese nicht zu einer Reduktion der Reisegeschwindigkeit im Busverkehr führen. Folgende Ziele stehen im Zentrum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steigerung der Aufenthaltsqualität im Ortskern Altdorf</li> <li>- Verkehrsberuhigung im Ortskern</li> </ul>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die genauen Massnahmen werden in den nächsten Jahren u.a. in einem partizipativen Prozess definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo-30-Abschnitte / Zonen</li> <li>- Platzgestaltung</li> <li>- Städtebauliche Aufwertung</li> <li>- Weitere Massnahmen zur Strassenraumgestaltung</li> </ul>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p style="text-align: center;"><i>Quelle: Aft, Kanton Uri</i></p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<p>Die Massnahme ist ein Teil der WOV (Massnahme MIV3.1). Ausserdem muss das Projekt mit der Sanierung der Kantonsstrasse koordiniert werden.</p>

<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011)</li> <li>- Rahmenkredit für das Strassenbauprogramm (Periode 2015 – 2020; Umsetzung West-Ost-Verbindung) wurde an der Volksabstimmung vom 18. Oktober 2015 angenommen</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beginn zur Ausarbeitung von Studien 2016 (Studien Altdorf innerorts)</li> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2019-2022</li> <li>- Realisierung erste Massnahmen ab 2023</li> <li>- Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 2 nach 2026</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der WOV, welche im kantonalen Richtplan festgesetzt ist.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2019-2022	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf		0.2 Mio.
2	Erste Massnahmen Strassenraumgestaltung	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	Beginn 2023-2026	1.3 Mio.
3	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 2 (Begegnungszone baulich realisieren)	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf	Nach 2026	Noch offen
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>1.5 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--

3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringerung in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Altdorf Schmiedgasse: 6'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 12'900 (DTV 2008) Altdorf Turmatt: 9'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 14'500 (DTV 2008) WOV: 11'000 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute --

<b>Quellen</b>	
1	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
2	<i>Verkehrsrichtplan Gemeinde Altdorf, 22.11.2010</i>
3	<i>Verkehrsgutachten TEAMVerkehr, März 2016.</i>
4	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

<b>Umgestaltung Gitschenstrasse Altdorf</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.5</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> VV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- S3: Wachstum konzentrieren und Innenentwicklung fördern</li> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Es besteht ein Vorprojekt. Die Ausführung wird auf die flankierenden Massnahmen (WOV) in Altdorf abgestimmt.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Umsetzung / Baubeginn vor 2019.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Vorprojekt ausgearbeitet.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinde Altdorf Kostenträger: Gemeinde Altdorf Weitere Beteiligte: --		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 1.0 Mio. Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: 100%		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Auf der Gitschenstrasse im Bereich des Schulhauses und des Giro bestehen verkehrstechnische Gefahrenpunkte, besonders für die Schulkinder. Zusätzlich zur bestehenden Tempo-30-Zone sollen deshalb verschiedene Massnahmen geprüft und umgesetzt werden.				

<b>Beschreibung</b>	<p>Die Gitschenstrasse (Quartiersammelstrasse) soll im Bereich des Schulhauses ihrer Nutzung entsprechend umgestaltet werden. Konkret sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung Knotenpunkt Gitschenstrasse / Baumgartenstrasse</li> <li>- Verbesserung Schutz Schulkinder und Fussgänger bei Querungen</li> </ul> <p>Die Massnahme wird auf die flankierenden Sofortmassnahmen der WOV (GV3.2) abgestimmt.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Instandsetzung Gitschenstrasse, A.Kälin AG, 03.04.2015</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	<p>Abstimmung mit Massnahme FlaMa Altdorf</p>
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeiten Bauprojekt (2016)</li> <li>- Baukredit einholen (2017)</li> <li>- Erarbeiten Ausführungsprojekt (2017)</li> <li>- Ausführung (2018)</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	<p>Bezug zum kommunalen Verkehrsrichtplan von November 2010</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Umgestaltung Gitschenstrasse	Gemeinde Altdorf	Vorbereitung: 2016-2018 Umsetzung: 2018-2019	1.0 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>1.0 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Einfache Routenführung durch gute und leicht verständliche Signalisation/Orientierungshilfen, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte

2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

**WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen**

1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen

**WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern**

1	Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringern in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

**Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)**

Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

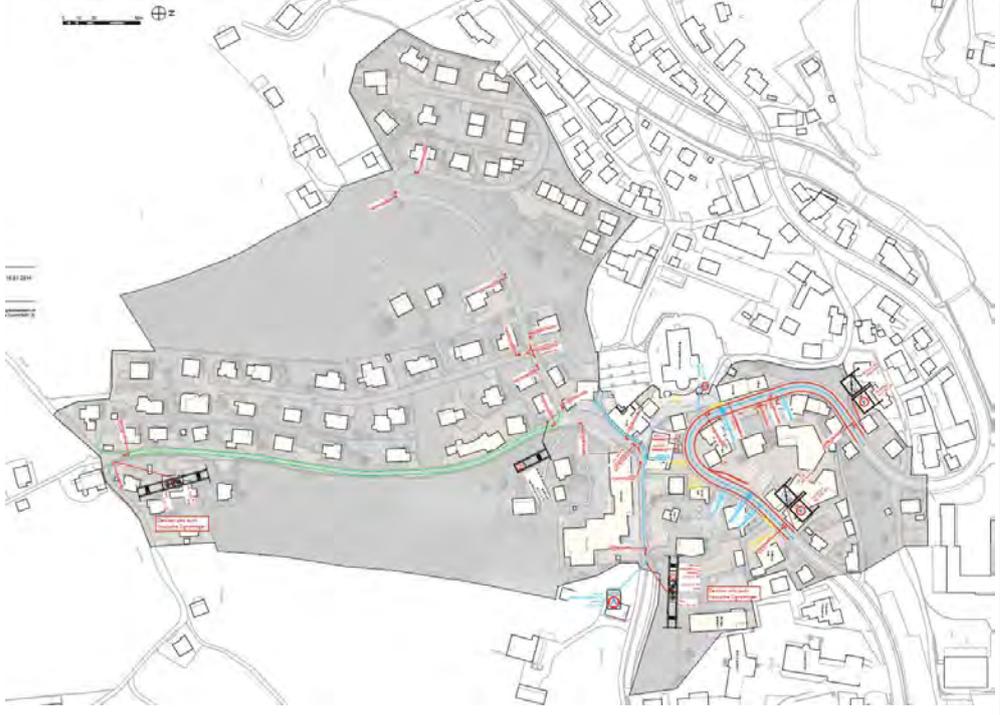
**Quantitative Angaben**

<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Abschnitt: Attinghauserstrasse bis Baumgartenstrasse 2'500 Fahrzeuge/Tag (DTV 2011) Abschnitt: Baumgartenstrasse bis Gotthardstrasse 4'000 Fahrzeuge/Tag (DTV 2011) 2'600 m <sup>2</sup> aufzuwertende Fläche im Strassenraum
--	---

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Verkehrsrichtplan Gemeinde Altdorf, 22.11.2010</i>
<b>2</b>	<i>Instandsetzung Gitschenstrasse, A. Kälin AG, 03.04.2015</i>

Sofortmassnahme Ortsdurchfahrt Bürglen		Priorität	Eigenleistung	Massnahmen Nr.	GV3.6
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume</li> <li>- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Die Machbarkeit wurde im Rahmen der Studien überprüft; das Budget ist gesichert.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Umsetzung vor 2019			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studien mit Massnahmenskizzen liegen vor.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Bürglen		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: CHF 0.25 Mio. Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die Ortsdurchfahrt Bürglen ist topographisch bewegt und kurvig mit zum Teil viel zu schmalen Trottoirflächen. Der Fuss- und Veloverkehr, insbesondere Schulkinder, sind im Bereich der Kantonsstrasse mehreren Gefahrenstellen ausgesetzt. Eine umfangreiche Erhebung und Untersuchung des Ist-Zustandes, inklusive Durchführung einer Testphase mit Tempo 40-Signalisation im Jahr 2015 haben nicht ausreichende Verbesserungen, vor allem für nicht vorhandene Sichtweiten, gebracht. Mit der Einführung der Tempo-30-Zone soll die Querungssicherheit im Ortszentrum, die Schulwegsicherheit im gesamten Perimeter sowie die Aufenthaltsqualität des Strassenraums verbessert werden.
<b>Beschreibung</b>	Auf der Klausenstrasse aber auch auf den angrenzenden Quartieren sollen Tempo-30-Zonen eingerichtet werden mit Torsituationen an den Zoneneingängen, Trottoirüberfahrten zu den untergeordneten Strassen, farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche.

<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p><i>Quelle: Bürglen, Tempo-30-Gutachten, Dorfkern und anliegende Strassen</i></p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>- S3.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo-30-Gutachten erstellt</li> <li>- Einspracheverhandlungen abgehalten</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung der Tempo-30-Zone</li> </ul>
<p><b>Bezug zur Richtplanung</b></p>	<p>Kantonaler Richtplan: - 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz.</p>

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Umsetzung der Tempo-30-Zone	Kanton Uri	Vorbereitung: 2015-16 Umsetzung: 2017	0.25 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen

4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Bürglen Klausenstrasse: 7'900 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 7'900 (DTV 2014)

<b>Quellen</b>	
1	Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.
2	Bürglen, Tempo-30-Gutachten, Dorfkern und anliegende Quartiere, 16.01.2014

<b>Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse - Schattdorf</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.7</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume</li> <li>- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren</li> </ul>				
<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>					
<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --					
<b>Machbarkeit</b>	keine bauliche Massnahme, sondern Studie.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Es handelt sich um eine Studie für eine mögliche Massnahme.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studie wird erst erarbeitet bei Bedarf.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinde Schattdorf Kostenträger: Gemeinde Schattdorf Weitere Beteiligte: Kanton Uri (AFT)		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: -- Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: 100%		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Die Funktion der Rüttistrasse ist noch nicht abschliessend geklärt. Sie soll jedoch in keinem Fall als Erschliessungsstrasse für das Industrie- und Gewerbegebiet dienen. Insoweit ist in Zukunft eine Beruhigung der Strasse unabdingbar und notwendig. Welche Massnahmen ergriffen werden, hängt stark davon ab, ob die flankierenden Massnahmen des Kantons zur neuen WOV Wirkung zeigen. Die Strassendimensionierung ist in jedem Fall ausreichend, denkbar sind jedoch verkehrsberuhigende Massnahmen wie Strassenverengungen, Horizontalversätze, Tempobeschränkungen, Signalisationen, Vertikalversätze oder seitliche Einengungen. Folgende Ziele sind mittelfristig zu verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhte Sicherheit für die Anwohner, insbesondere für die Schulkinder sowie die Bewohner des APH und der SBU.</li> <li>- Unterbinden des Schleichverkehrs auf untergeordneten Strassen</li> <li>- Unterbindung der Zufahrt zu den Einkaufs- und Gewerbe- / Industriegebieten.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsorientierte, attraktive Gestaltung des Strassenraums</li> <li>- Attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen</li> </ul> Nach Eröffnung der WOV kann die Wirkung auf die Rüttistrasse beurteilt werden. Erst dann kann beurteilt werden, ob es zusätzliche Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr braucht.
<b>Beschreibung</b>	Prüfung Handlungsbedarf nach Eröffnung WOV: Die Rüttistrasse soll bei Bedarf ihrer Nutzung entsprechend umgestaltet werden.
<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Flankierenden Sofortmassnahmen zur WOV (GV3.2).
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Vorgesehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wirkung der flankierenden Massnahmen WOV</li> <li>- Studie Umgestaltung Rüttistrasse</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	--

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Überprüfung Wirkung flankierende Sofortmassnahmen WOV	Kanton Uri, Gemeinde Schattdorf	Umsetzung: 2022	Nur Planungskosten
2	Allfällige Studie zur Anpassung der Rüttistrasse	Gemeinde Schattdorf	Vorbereitung: 2023	
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrs Anliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr

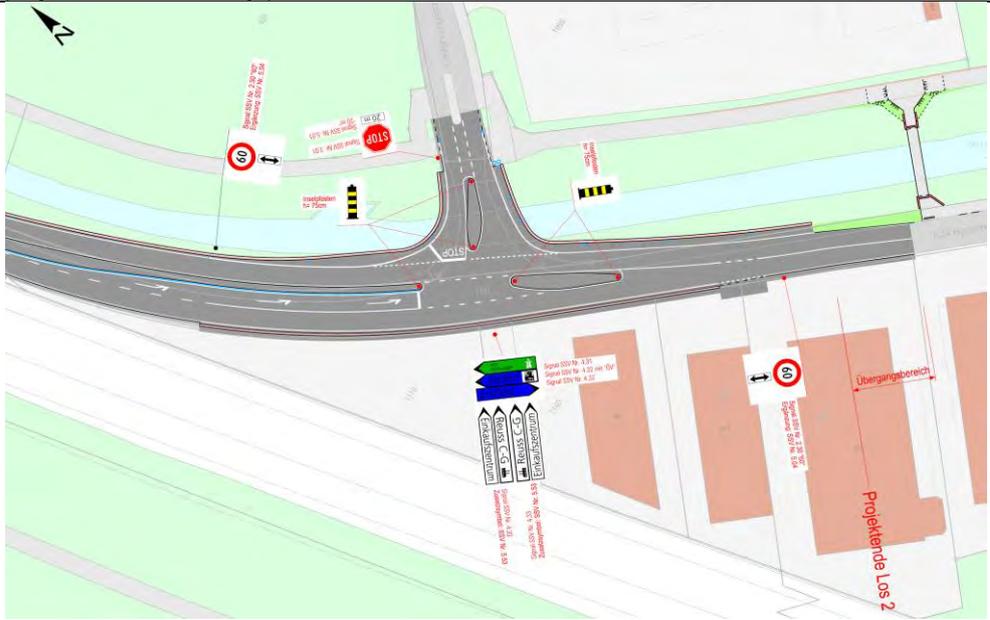
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Siedlungsleitbild Gemeinde Schattdorf, swr Geomatik, 2016.</i>

<b>Neubau Knoten Kastelen – Schattdorf</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.8</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Attraktive städtebauliche Achsen</li> <li>- Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV) und</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung und erwartete Verkehrszunahme aufeinander abstimmen</li> <li>- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Etappierte Anpassung des gesamten regionalen Verkehrssystems auf übergeordnete Entwicklungen</li> <li>- Koordinierte Steuerung und Dosierung des motorisierten Individualverkehrs unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr, Ausbau der Veloinfrastrukturen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf Süd				
<b>Machbarkeit</b>	Finanzierung durch Unterhaltsprogramm (UHP) 2016-2019 gesichert, Realisierung 2018 vorgesehen.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Umsetzung / Baubeginn vor 2019.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Bauprojekt liegt vor und wird momentan geprüft (Auflage Juni 2016).			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinden Schattdorf, Bürglen		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: CHF 6.7 Mio. Kostengenauigkeit: +/-10% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.067 Mio.	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: nein Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 100% Gemeindeanteil: --		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Mit der Inbetriebnahme der neuen West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) werden die Verkehrsströme im unteren Reusstal neu gelenkt. Hierbei spielt die Rynächtstrasse (K24) eine wichtige Rolle. Sie wird künftig als schweizerische Hauptstrasse klassifiziert sein und hat die Aufgabe, den Verkehr von Süden her kommend zum neuen A2-Halbanschluss Altdorf Süd oder zur WOV zu führen. Der Verkehr, der von Norden kommt, gelangt über die Rynächtstrasse in das Industrie- und Gewerbegebiet Schattdorf und zum A2 Anschluss Erstfeld. Auf dem Strassenabschnitt wird es eine Verkehrszunahme geben.				

	<p>Die Umgestaltung des Knotens Kastelen soll zur positiven Wirkung des Gesamtverkehrssystems beitragen und verfolgt folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Kapazität und Sicherheit</li> <li>- Entflechtung des Fuss-/Veloverkehrs und des MIV</li> <li>- Entlastung der Rynächtstrasse durch neuen Velo- und Gehweg westlich der Bahnlinie (siehe auch Velonetzergänzung Ried Massnahme FV3.3)</li> <li>- Zusätzliche Verbesserung der Kapazität und Sicherheit durch die rückwärtige Erschliessung des Gebiets südwestlich der Rynächtstrasse.</li> </ul>
<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Die Rynächtstrasse wird aufgrund ihrer Funktion und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gemäss der kantonalen Strategie Strasse der Erschliessungsqualität A zugeordnet. Dies bedingt eine Strassenverbreiterung auf 6.80 m. Darüber hinaus wird eine Linksabbiegespur beim Knoten erstellt. Die Strassenbrücke über die Stille Reuss wird neu erstellt.</p> <p>Die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs und MIV erfolgt hauptsächlich mit dem Ersatz des einseitigen Gehwegs durch einen kombinierten Rad-/Gehweg auf der gegenüberliegenden Seite entlang der „Stillen Reuss“ (Fließgewässer).</p> <p>Die Sanierung des Abschnitts vom Knoten Kastelen bis zur Gotthardstrasse (Schattdorf) ist im Unterhaltungsprogramm 2020-2023 eingeplant.</p>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	 <p>Quelle: Bauprojekt, Aft Uri 2016</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Die Massnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der WOV (Massnahme MIV3.1) und der Velonetzergänzung Ried (Massnahme FV3.3).</p> <p>Abstimmung mit Gemeinde Schattdorf</p>
<p><b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b></p>	<p><u>Bisher:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal mit Variantenentscheid für West-Ost-Verbindung (2011)</li> <li>- Projektierung mit anschliessendem Plangenehmigungsverfahren 2015 -2017</li> </ul> <p><u>Vorgesehen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realisierung ab 2018</li> <li>- Fertigstellung 2019</li> </ul>

<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Der Knoten ist Teil des bestehenden Strassennetzes im Unteren Reusstal, welches gemäss den Anforderungen des rGVK UR angepasst werden muss: Beschluss 5.3-3 Anpassungen Verkehrsanlagen Unteres Reusstal im kantonalen Richtplan Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.
-------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Umbau Knoten (Strasse inkl. Auskragungen)	Kanton Uri	Vorbereitung: 2015-2017 Umsetzung: 2018-2019	5.0 Mio.
2	Brücke	Kanton Uri	Vorbereitung: 2015-2017 Umsetzung: 2018-2019	1.7 Mio.
			<b>Gesamtkosten [CHF]</b>	<b>6.7 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit, Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses, Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden) durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen
4	Erreichbarkeit	Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr (MIV) in dicht bewohnten Gebieten, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr
WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Definition einer Hierarchie des Strassennetzes mit Angabe der verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen und der siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen insbesondere in dichten städtischen Räumen und für Ortsdurchfahrten
WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten städtischen Räumen, Verkehrsverringerung in den Wohngebieten
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Knoten</b>	Summe aller Knotenzufahrten: 13 '000 Fahrzeuge / Tag (DTV)

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011.</i>
<b>2</b>	<i>Bauprojekt, A. Kälin AG, März 2016.</i>
<b>3</b>	<i>Strategie Strasse Kanton Uri, Baudirektion, April 2009.</i>
<b>4</b>	<i>Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016.</i>

<b>Umgestaltung Dorfstrasse und Zentrumsge- staltung Seedorf innerorts</b>		<b>Priorität</b>	<b>A</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.9</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken</li> <li>- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel, die auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Bauprojekt erstellt.			
<b>Realisierungshori- zont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwor- tung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Kanton Uri (AFT), Gemeinde Seedorf Weitere Beteiligte: Gemeinde Seedorf		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: CHF 6.65 Mio. Kostengenauigkeit: +/-10% Betriebskosten/Jahr: CHF 0.075 Mio.	<b>Finanzie- rung</b>	Bundesanteil NAF: Ja Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: 95% Gemeindeanteil: 5%		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die Einwohnerzahl von Seedorf hat seit 1970 um über 70% (aktuell 1850 Personen) zugenommen. Seit dieser Zeit hat sich auch das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung verändert. Entsprechend haben Nutzung und Emissionen der Dorfstrasse zugenommen. Verstärkt wird dieser Umstand, da die Gemeinden Isenthal und Bauen nur über diesen Strassenkorridor zu erreichen sind.  Die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs an den Strassenraum sind nur teilweise berücksichtigt. Gleichzeitig ist im Bereich der Kernzone mit einer Umgestaltung der Bausubstanz zu rechnen. Ältere, kleine				

	Wohneinheiten werden durch grössere, nutzungsoptimierte Bauten ersetzt. (Verdichtung nach innen) Die Kontroverse; noch mehr Leute an einer noch dichter befahrenen Strasse, gilt es sorgfältig abzuwägen. Mit einer optimalen Strassengestaltung ist eine Erhöhung der Funktionalität bei geringeren Auswirkungen für die Anwohner zu erreichen.
<b>Beschreibung</b>	Durch eine übergeordnete Gestaltungsplanung, Verkehrsraum und Siedlung im Zentrum, sollen Anforderungen und Auswirkungen optimal aufeinander abgestimmt werden. Der Strassenraum ist entsprechend den Anforderungen umzugestalten.
<b>Kartographische Darstellung</b>	 <p>Quelle: Bauprojekt, A. Kälin AG, 22.09.2015</p>
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit Massnahme Siedlung „Zentrumsentwicklung Seedorf“
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Gestaltungsplan 2017, Umsetzen Siedlungsleitbild in revidierten Nutzungsplan 2017, Detailplanung Strasse 2018, Umsetzung Strassenraumgestaltung 2019 - 2022
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Die Massnahme betrifft und verbessert folgende Punkte aus dem kantonalen Richtplan: 3.2-2 Hauptentwicklungsraum Unteres Reusstal 4.1-5 Mobilisierung von Siedlungsflächenpotenzialen 4.2-1 Erneuerung der Ortskerne 4.10-1 Lärmentlastung der Siedlungsgebiete 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Erarbeitung Gestaltungsplan Dorfkern	Gemeinde Seedorf	Umsetzung: 2017	0.2 Mio.
2 Instandsetzung Dorfstrasse und Strassenraumgestaltung	Kanton Uri (Aft), Gemeinde Seedorf	Vorbereitung: 2020-2021 Umsetzung: 2022-2023	6.65 Mio.
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			<b>6.85 Mio.</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--

<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums

<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	Reussbrücke (Messstelle 594) 5'432 Fahrzeuge / Tag (DTV 2014) Schulzone (Messstelle 732) 1'683 Fahrzeuge / Tag (DTV 2014) 12'000 m <sup>2</sup> aufzuwertende Fläche im Strassenraum

<b>Quellen</b>	
1	Siedlungsleitbild Seedorf, 2016.
2	Bauprojekt, A. Kälin AG, 22.09.2015

Umgestaltung Gotthardstrasse – Erstfeld		Priorität	C	Massnahmen Nr.	GV3.10
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung		<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur	
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern</li> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken</li> <li>- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> </ul>				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Muss noch nachgewiesen werden.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel, die auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Studien müssen erst noch erstellt werden.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft), Gemeinde Erstfeld Weitere Beteiligte: Gemeinde Erstfeld		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		

Allgemeine Beschreibung	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die Gotthardstrasse ist ein Strassenraum von grosser Prägnanz. Gerade verlaufend wird die Ostseite von der markanten Häuserfront mit meist giebelständigen Bauten begrenzt. Einige Gebäude entlang der Strasse gehören zum Inventar schützenswerter Objekte (ISOS). Für die Fussgänger ist nur ein einseitiges, schmales Trottoir vorhanden. Die Strasse ist eng und hat keine Infrastruktur für Velofahrende. Die Strasse ist sanierungsbedürftig und ist für Fussgänger und Velofahrer nicht attraktiv und teilweise auch nicht sicher. Der Strassenraum entlang der Gotthardstrasse soll im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts speziell für Fussgänger attraktiver gemacht werden.

<b>Beschreibung</b>	Um die Attraktivität der Gotthardstrasse als öffentlichen Raum zu steigern, sollte der Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmer ansprechender und sicherer gestaltet werden. Eine Studie im Hinblick auf ein Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Möglichkeiten für eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung aufzeigen und die Bestlösung schliesslich projiziert und umgesetzt werden.
<b>Kartographische Darstellung</b>	
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Massnahmen für die Siedlungsentwicklung S3.3 und S3.4. Abstimmung mit Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal.
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<p>Vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung Studie für ganzen Strassenzug im Hinblick auf ein BGK</li> <li>- Projektierung BGK</li> <li>- Umsetzung BGK</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung	Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1 Erarbeitung Studie	Kanton Uri (Aft)	2018-2022	--
2 Projektierung BGK Gotthardstrasse	Kanton Uri (Aft)	2023-2025	--
3 Umsetzung BGK Gotthardstrasse	Kanton Uri (Aft)	Nach 2026	--
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			--

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Verkürzung der durchschnittlichen Unterwegszeit beim Fuss- und Veloverkehr, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsanliegen bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichti-

		ger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verstärkte Vernetzung und Durchbindung
3	Strassennetz	Verstetigung des Verkehrsflusses
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen / Begegnungszonen, Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Verbesserungen für den MIV-querenden Fuss- und Veloverkehr, Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV, Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV
2	Lärmimmissionen	Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		↑
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quantitative Angaben</b>	
<b>Aufwertung / Umbau Strassenraum</b>	6'900 Fahrzeuge / Tag (DTV 2014) auf Gotthardstrasse

<b>Quellen</b>	
<b>1</b>	<i>Siedlungsleitbild Gemeinde Erstfeld, Wanner&amp;Partner, 18.02.2014.</i>
<b>2</b>	<i>Oberdorf Erstfeld – Entwicklungsstudie, Brandenburg &amp; Müller Architekten ETH/SIA (im Auftrag Kanton Uri), 28.08.2015.</i>

<b>Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse - Erstfeld</b>		<b>Priorität</b>	<b>C</b>	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.11</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkung urbanes Rückgrat</li> <li>- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität</li> </ul>				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren</li> <li>- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume</li> <li>- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen</li> <li>- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren</li> </ul>				
<b>Machbarkeit</b>	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern</li> <li>- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen</li> <li>- V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern</li> <li>- V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> </ul>				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Strassenumbaute, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel, die auch zu einer Aufwertung führt.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> Erste Ideenskizzen sind vorhanden.			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Gemeinde Erstfeld Kostenträger: Gemeinde Erstfeld Weitere Beteiligte: Kanton Uri (Aft)		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: -- Kostengenaugigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Nördlich des Bahnhofs Erstfeld können die Gleise mit der Unterführung Schlossbergstrasse niveaufrei gequert werden. Die Führung des Verkehrs (MIV, Fuss-/Veloverkehr) durch die einspurige Führung ist nicht zumutbar weil gefährlich. Die Situation ist durch die Steigung beim Knoten Schlossbergstrasse/Gotthardstrasse unübersichtlich und erfordert unangenehmes Anhalten in der Steigung.</p> <p>Mit der Massnahme wird folgendes Ziel verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Strassensicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und den MIV</li> </ul>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Unterführung der Schlossbergstrasse soll ausgebaut (verbreitert) und die Steigungsverhältnisse abgemindert werden. Eine Studie soll mögliche Lösungen aufzeigen und bei Bedarf ein Kosten-Nutzen-Vergleich gemacht werden. Die Kosten für einen Ausbau werden als sehr hoch geschätzt (20 Mio. CHF), was für die Gemeinde Erstfeld kaum selber zu finanzieren ist. Die Kostenteilerfrage könnte ggf. mit der SBB besprochen werden.</p>

<b>Kartographische Darstellung</b>	
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	Abstimmung mit Aufwertung Gotthardstrasse Erstfeld (GV3.9) und Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM3.3)
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<u>Vorgesehen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung Studie für Ausbau/Optimierung Unterführung inkl. Kosten-Nutzen-Vergleich</li> <li>- Allfällige Projektierung Ausbau Unterführung</li> <li>- Allfällige Umsetzung Ausbau Unterführung</li> </ul>
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	Kantonaler Richtplan: Festsetzung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 2.1-4 Siedlungs- und Zentrenstruktur „Erstfeld als Tor zum oberen Reusstal“

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten [CHF]
1	Erarbeitung Studie inkl. Kosten-Nutzen-Vergleich	Gemeinde Erstfeld	2018-2022	--
2	Projektierung Ausbau Unterführung	Gemeinde Erstfeld	2023-2025	--
3	Umsetzung BGK Gotthardstrasse	Gemeinde Erstfeld	Nach 2026	--
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				<b>--</b>

Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)		
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert		
1	Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen, Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	Abbau von Engpässen sowie Verminderung von Stausituationen (Ausmass der Staurisiken und Stautunden)
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
1	Konzentration	Beitrag der Massnahmen zur Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung,

<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	Einbeziehung von Strategien zur Verbesserung der Strassensicherheit in die Massnahmenkonzeption
2	Subjektive Sicherheit	Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen sowie von Massnahmen zur Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Strassenraums
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--
<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>		
Modal Split		→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen		→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen		→
Unfälle		↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	<i>Siedlungsleitbild Gemeinde Erstfeld, Wanner&amp;Partner, 18.02.2014.</i>
2	<i>Oberdorf Erstfeld – Entwicklungsstudie, Brandenburg &amp; Müller Architekten ETH/ISIA (im Auftrag Kanton Uri), 28.08.2015.</i>

<b>Mobilitätsmanagement</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>GV3.12</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
	- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf:				
	- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern - Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren - Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
	- V6: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen - V7: Nachfragebeeinflussung verankern				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Machbarkeit gegeben.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Keine Infrastrukturmassnahme.			
<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u>			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri, Gemeinden Kostenträger: Kanton Uri, Gemeinden Weitere Beteiligte: ev. Agglo Nidwalden		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: --		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität zu fördern. Die Massnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Das Mobilitätsmanagement stellt daher das zentrale Massnahmenpaket zur nachfrageseitigen Verkehrsbeeinflussung dar. Ziel ist es, ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder Fuss- und Veloverkehr anzuregen und damit eine sehr gute Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Velo- und Fussgängerinfrastruktur zu erreichen.
<b>Beschreibung</b>	Um ein Umdenken und Umsteigen Richtung nachhaltige Mobilität zu fördern werden folgende Massnahmen auf die Gegeben- und Eigenheiten der Agglomeration unteres Reusstal adaptiert und die Umsetzung angestrebt: <b>Informationen/Kommunikation/Aktionen</b> - <i>Anlaufstelle für Fragen zur Mobilität in der Agglomeration:</i> Es soll geprüft werden, ob für Bevölkerung und Arbeitgeber eine zentrale Anlaufstelle bei Fragen zur Mobilität und dessen Management geschaffen werden kann.

	<p>- Informationen zur nachhaltigen und kombinierten Mobilität sind gesammelt und attraktiv aufbereitet: Die Informationen und Aktionen zu den Angeboten im Veloverkehr, ÖV, kombinierte Mobilität (Park+Ride, Bike+Ride, Carsharing, usw. sind zentral gesammelt und anwenderorientiert aufbereitet. Für den Veloverkehr könnte z.B. eine Online-Applikation für Smartphones programmiert werden oder es wird ein Mobilitätsplan mit allen mobilitätsrelevanten Informationen hergestellt, welcher analog oder digital den Einwohnern und Beschäftigten abgegeben wird.</p> <p><b>Mobilitätsmanagement in Verwaltungen</b> Die Kantonsverwaltung und die Gemeindeverwaltungen in der Agglomeration sind wichtige Arbeitsgeber und verursachen dementsprechend Verkehr. Mit einem Mobilitätsmanagement soll die nachhaltige Mobilität im Pendlerverkehr (Mitarbeiter) aber auch für den Geschäftsverkehr gefördert werden und damit ein wichtiges Vorbild für weitere Mobilitätsmanagements in Unternehmen darstellen.</p> <p><b>Mobilitätsmanagement in Unternehmen</b> Entwicklung eines agglomerationsinternen Programms zur Förderung des Mobilitätsmanagement in Unternehmen: Kontaktaufnahme und -pflege mit Unternehmern (ggf. durch zentrale Anlaufstelle bei Mobilitätsfragen), Entwickeln von Anreizsystemen für Firmen und deren Mitarbeitern, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wie auch dem Fuss- und Veloverkehr für Pendlerfahrten und Arbeitsfahrten zu fördern.</p> <p><b>Mobilitätsmanagement in Schulen</b> Die Kinder sollen möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gelangen, zur Förderung der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit durch die tägliche Bewegung. Es soll ein Programm zur Förderung des Mobilitätsmanagements für Bildungseinrichtungen in der Agglomeration geschaffen werden.</p> <p>Die Akzeptanz von Mobilitätsmanagement kann durch lokale/regionale Pilotprojekte geschaffen werden, welche intensiver von Kanton/Gemeinde oder zentralen Anlaufstelle begleitet werden, und wichtige Grundlage zur Überzeugung von weiteren möglichen Projektträgern sein können.</p>
<p><b>Kartographische Darstellung</b></p>	<p>Quelle: Handbuch Forschungsprojekte, MOMENTUM und MOSAIC</p>
<p><b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b></p>	<p>Das Verkehrsmanagement ist abhängig von allen Verkehrsmassnahmen. Speziell soll das Mobilitätsmanagement die Attraktivitäts- und Leistungssteigerungen im öffentlichen Verkehr (Buskonzept, Multimodale Drehscheiben) und im Fuss- und Veloverkehr (Velo-/Fussweginfrastrukturen, Veloabstellplätze, etc.)</p>
<p><b>Nächste Schritte /</b></p>	<p>Vorgesehen:</p>

<b>Zeitplan / Meilensteine</b>	- Aufbau Mobilitätsmanagement als Thema der Agglomeration
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	--

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Prüfung und Aufbau eines Mobilitätsmanagement inkl. Kompetenzzentrum	Kanton Uri	Vorbereitung: 2017-2018 Umsetzung: 2018- nach 2026	Eigenleistung
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>				

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes
2	Öffentliches Verkehrssystem	Verbesserung von Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	Verbesserung der intermodalen Informationsmöglichkeiten
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV und Verringerung des Anteils des MIV
2	Lärmimmissionen	Veränderung Modalsplit zu Gunsten von Fuss- und Veloverkehr
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	↑
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	↑
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	↑
Unfälle	↑

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	--

## **Massnahmenblätter Zusammenarbeit**

<b>Dialogplattform Agglomeration</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>Z3.1</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input checked="" type="checkbox"/> Siedlung	<input checked="" type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> --				
	<u>Handlungsbedarf:</u> Die Massnahmen entsprechen folgendem Handlungsbedarf: - Überkommunale Zusammenarbeit bei der Siedlungsentwicklung fördern - Verwaltung, Wirtschaft und Grundeigentümer für Siedlungsökologie sensibilisieren - Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen				
	<u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit				
	<u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Machbarkeit gegeben.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Keine Infrastrukturmassnahme.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> --			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input checked="" type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input checked="" type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri, Gemeinden Kostenträger: Kanton Uri, Gemeinden Weitere Beteiligte: --		
<b>Kosten</b> (exkl. MWSt.)	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: offen		

<b>Allgemeine Beschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	<p>Im Rahmen des Projekts Raumentwicklung unteres Reusstal (2007) wurde festgestellt, dass die damaligen Aufgaben vom Charakter her regional waren und daher für ihre Umsetzung eine entsprechende Zusammenarbeit unter den Gemeinden und mit dem Kanton sowie mit weiteren Interessensträgern wie Grundeigentümern, Bundesämtern und anderen bedingten. Das Agglomerationsprogramm bieten nun wieder die Chance einer überkommunalen Zusammenarbeit, welche die Gebietskörperschaften der Agglomeration nutzen möchten.</p> <p>Für unterschiedliche Aufgaben sind massgeschneiderte Zusammenarbeitsformen notwendig.            Dialogplattform für den regelmässigen Austausch zu ausgewählten Themen</p>
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Gemeinden und der Kanton der Agglomeration unteres Reusstal entwerfen eine Dialogplattform für den regelmässigen Austausch zu ausgewählten Themen zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Für die unterschiedlichen Themen und Aufgaben müssen massgeschneiderte Zusammenarbeitsformen gefunden werden, welche ebenfalls im Rahmen der Dialogplattform gefunden werden können.</p>
<b>Kartographische Darstellung</b>	<i>keine</i>

<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	--
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	Vorgesehen: - Definition und Implementierung eines geeigneten Kommunikations- und Abstimmungsgefässes für die Verbesserung der Zusammenarbeit in der Agglomeration (z.B. Aufschalten einer Internetseite)
<b>Bezug zur Richtplanung</b>	--

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>			
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1 Definition und Implementierung eines geeigneten Kommunikations- und Abstimmungsgefässes für die Verbesserung der Zusammenarbeit in der Agglomeration.	Kanton Uri	Vorbereitung: 2017-2018 Umsetzung: 2018- nach 2026	Eigenleistung
<b>Gesamtkosten [CHF]</b>			

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

Quellen	
1	Raumentwicklung unteres Reusstal – Synthese und Aktionsprogramm, Justizdirektion Kanton Uri, 20.12.2007.

<b>Verdichtung Mikrozensus 2020</b>		<b>Priorität</b>	Eigenleistung	<b>Massnahmen Nr.</b>	<b>Z3.2</b>
<b>Massnahmenbereich</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> FV <input type="checkbox"/> Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> keine Infrastruktur	<input type="checkbox"/> Siedlung	<input type="checkbox"/> Landschaft / Natur		
<b>Zweckmässigkeit</b>	<u>Zukunftsbild:</u> -- <u>Handlungsbedarf:</u> -- <u>Teilstrategie:</u> Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: - Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit <u>Bezug zu nationalen Massnahmen:</u> --				
<b>Machbarkeit</b>	Machbarkeit gegeben.				
<b>Mitfinanzierbarkeit NAF</b>	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung Dritte	<u>Begründung:</u> Keine Infrastrukturmassnahme.			
<b>Reifegrad</b>	<input type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2	<u>Begründung:</u> --			
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton Uri, Gemeinden Kostenträger: Kanton Uri, Gemeinden Weitere Beteiligte: --		
<b>Kosten (exkl. MWSt.)</b>	Investitionskosten: -- Kostengenauigkeit: -- Betriebskosten/Jahr: --	<b>Finanzierung</b>	Bundesanteil NAF: -- Bundesanteil Sonstige: -- Kantonsanteil: -- Gemeindeanteil: offen		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Bei der Erarbeitung des AP URT wurde erkannt, dass die vorhandenen Datengrundlagen in Bezug auf die Mobilität der Bevölkerung im Agglomerationsraum ungenügend sind: Auswertung des Mikrozensus Verkehr 2010 oder des späteren für das Jahr 2015 sind aufgrund der fehlenden Verdichtung der Stichproben für das Agglomerationsgebiet nicht aussagekräftig und auch sonst fehlt es an repräsentativen Datengrundlagen. Ziel ist es, die Datengrundlagen zu verbessern.				
<b>Beschreibung</b>	Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr ist eine wichtige Datengrundlage für die Verkehrspolitik und Mobilitätsforschung. Er liefert wichtige Informationen zum Verkehrsverhalten der ständigen Schweizer Wohnbevölkerung. Die Basiserhebung wird vom Bund organisiert und finanziert. Um auch auf regionaler Ebene genaue Aussagen machen zu können, soll für das nächste AP URT eine Verdichtung der vom Bund gewählten Stichprobe gemacht werden. Die verdichtete Stichprobe muss durch die Agglomeration finanziert werden.				
<b>Kartographische Darstellung</b>	keine				
<b>Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf</b>	--				
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>	<u>Vorgesehen:</u> - Stichprobenverdichtung vor der Erarbeitung des nächsten AP URT.				

<b>Bezug zur Richtplanung</b>	--
-------------------------------	----

<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>				
<b>Titel und Beschreibung</b>		<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten [CHF]</b>
1	Erweiterte Stichprobenbefragung für Agglomerationsgebiet für den Mikrozensus Verkehr 2020	Kanton Uri, Bund	Umsetzung: 2019-2022	Eigenleistung
			<b>Gesamtkosten [CHF]</b>	

<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>		
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>		
1	Fuss- und Veloverkehr	--
2	Öffentliches Verkehrssystem	--
3	Strassennetz	--
4	Erreichbarkeit	--
5	Intermodalität	--
6	Nachfrageseitige Massnahmen	--
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
1	Konzentration	--
2	Verringerung Zersiedlung	--
3	Qualität öffentliche Räume	--
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>		
1	Objektive Sicherheit	--
2	Subjektive Sicherheit	--
<b>WK 4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
1	Luftschadstoff- und CO2-Emissionen	--
2	Lärmimmissionen	--
3a	Flächenbeanspruchung	--
3b	Natur- und Landschaftsräume	--

<b>Beitrag an die Zielerreichung (MOCA-Indikatoren)</b>	
Modal Split	→
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	→
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	→
Unfälle	→

↑ = positiver Beitrag zur Zielerreichung; → = kein Beitrag; ↓ = negativer Beitrag

<b>Quellen</b>	
1	--