

Agglomerationsprogramm 4. Generation Unteres Reusstal

Massnahmendokumentation

9. März 2021



Projektleitung Kanton Uri

Marco Achermann
Ute Saretzki
Pirmin Scheuber
Peter Vorwerk

Bearbeitung Analysebericht Ecoplan

Matthias Amacher
Heini Sommer

Bearbeitung EBP

Samuel Graf
Jonas Hunziker
Andrina Pedrett
Fabienne Perret
Lara Thomann
Nouri Abdelgadir

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 26.11.2020
APURT_4G_Massnahmendokumentation_210309_Versand.docx
Projektnummer: 219'278

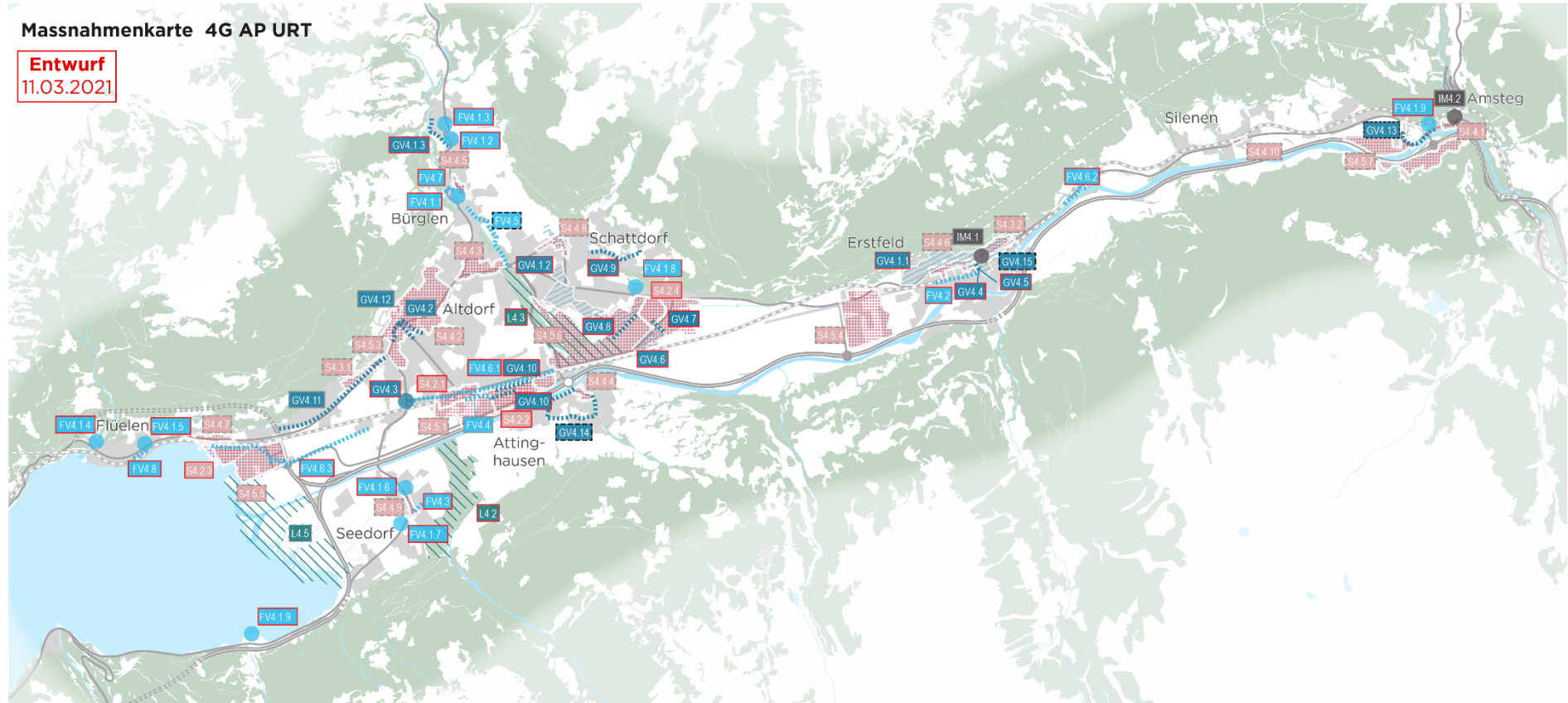
Titelbilder:

ETH Zürich, Professur für Raumentwicklung, T. Furrer, 2017
Baudirektion Kanton Uri, Ch. Hirtler, 2016

Blau = Angaben werden noch ergänzt / am Schluss geprüft

Massnahmenkarte 4G AP URT

Entwurf
 11.03.2021



Massnahmen Intermodalität

- IM4.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung
- IM4.2 Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

- FV4.1 Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr (Massnahmenpaket)
- FV4.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg
- FV4.3 Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindungen
- FV4.4 Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Veloweg
- FV4.5 Bürglen: Verlegung des Wanderwegs im Bereich Kirchenrütti - Galgenwäldli
- FV4.6 Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen
- FV4.7 EWA-Kurve, Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung
- FV4.8 Zugang Seestrasse ab Axenstrasse, Flüelen

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- ÖV4.1 Projektstudie: Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger

Massnahmen Gesamtverkehr

- GV4.1 Einführung weitere Tempo-30-Zonen (Massnahmenpaket)
- GV4.2 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt
- GV4.3 Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr
- GV4.4 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Separate Personenunterführung für Fuss-/Veloverkehr
- GV4.5 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Umgestaltung Strassenraum
- GV4.6 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr
- GV4.7 Schattdorf: Aufwertung Knoten Rossgässen
- GV4.8 Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung
- GV4.9 Acherli, Schattdorf: Erschliessung Quartier für Fuss-/Veloverkehr
- GV4.10 Zweiter Erschliessungsetappe Werkmatt Uri
- GV4.11 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung
- GV4.12 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime
- GV4.13 Gotthardstrasse, Silenen: Einrichtung einer Kernfahrbahn
- GV4.14 Attinghausen: Aufwertung «Ring um Attinghausen»
- GV4.15 Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum
- GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund
- GV4.17 Mobilitätsmanagement

Massnahmen Zusammenarbeit und Datengrundlagen

- Z4.1 Dialogplattform Agglomeration
- Z4.2 Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal
- Z4.3 Datengrundlagen
- S4.1 Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder
- S4.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiete)
- S4.3 Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere (Q-Gebiete)
- S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiete)
- S4.5 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte
- L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept
- L4.2 Umsetzung Massnahmenplan «Nutzungskonzept Bodenwald»
- L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald
- L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Kanton Uri
- L4.5 Artenförderung Reussdelta
- L4.6 Ausarbeitung Schutzzielungen
- L4.7 Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern

Information

- Bahnhlinie
- Bahntunnel
- Nationalstrasse/Hochleistungsstrasse
- Weitere Strassen
- Strassentunnel
- Autobahnvollanschluss
- Autobahnhalbinschluss
- Siedlungsgebiet
- Wald
- See
- Fliessgewässer
- Priorisierung AP 4G
- A-Massnahme
- B-Massnahme
- Eigenleistung
- Daueraufgabe



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis		4
1.	Massnahmen Intermodalität (IM)	6
IM4.1	Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung	6
IM4.2	Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz	8
2.	Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FV)	12
FV4.1	Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr	12
FV4.2	Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1.& 2. Etappe)	17
FV4.3	Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindungen	20
FV4.4	Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Veloweg	23
FV4.5	Bürglen: Verlegung des Wanderwegs im Bereich Kirchenrütli – Galgenwäldli	26
FV4.6	Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen	29
FV4.7	EWA-Kurve, Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung	32
FV4.8	Zugang Seestrasse ab Axenstrasse, Flüelen	35
3.	Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)	38
ÖV4.1	Projektstudie: Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger	38
4.	Massnahmen Gesamtverkehr (GV)	40
GV4.1	Einführung weitere Tempo-30-Zonen (Massnahmenpaket)	40
GV4.2	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt	44
GV4.3	Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr	47
GV4.4	Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Separate Personenunterführung für Fuss-/Veloverkehr	50
GV4.5	Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Umgestaltung Strassenraum	53
GV4.6	Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr	56
GV4.7	Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	59
GV4.8	Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung	62
GV4.9	Acherli, Schattdorf: Verbesserung der Sicherheit und Fuss- und Veloverkehrssituation	65
GV4.10	Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	68
GV4.11	Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung	71
GV4.12	Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime	74


	GV4.13	Gotthardstrasse, Silenen: Einrichtung einer Kernfahrbahn	77
	GV4.14	Attinghausen: Aufwertung «Ring um Attinghausen»	79
	GV4.15	Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum	82
	GV4.16	Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund	85
	GV4.17	Mobilitätsmanagement	87
<hr/>			
5.		Massnahmen Zusammenarbeit und Datengrundlagen	89
	Z4.1	Dialogplattform Agglomeration	89
	Z4.2	Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal	91
	Z4.3	Datengrundlagen	93
<hr/>			
6.		Siedlungsmassnahmen	95
	S4.1	Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder	95
	S4.2	Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten	100
	S4.3	Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere	110
	S4.4	Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung	114
	S4.5	Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte	126
<hr/>			
7.		Landschaftsmassnahmen	147
	L4.1	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept	147
	L4.2	Umsetzung Massnahmenplan «Nutzungskonzept Bodenwald»	151
	L4.3	Vernetzungsmassnahmen Schächenwald	154
	L4.4	Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri	159
	L4.5	Artenförderung Reussdelta	162
	L4.6	Ausarbeitung Schutzlegungen	165
	L4.7	Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern	167
<hr/>			
8.		Übergeordnete und nationale Massnahmen	170
	ÜM4.1	N4 Neue Axenstrasse	170
	ÜM4.2	Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berglang und Axentunnel	171
	ÜM 4.3	Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)	173
	ÜM 4.4	Halbanschluss A2	175
	ÜM4.5	Kantonsbahnhof	176
<hr/>			
9.		C-Massnahmen Verkehr	178

Inhalte										
<p>Für die Optimierung der Umsteigebeziehungen und den Betrieb des ÖV-Zubringers zum Bahnhof sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Umgestaltung Bahnhofplatz mit klarer Trennung MIV/ÖV und Zugang zur Bahn. Führung Fuss- und Veloverkehr sowie Positionierung Kiss&Ride optimieren. 2. Wendemöglichkeit für Busse (Auto AG Uri und Postauto Zentralschweiz) 3. Strassenraumgestaltung (Hirschenplatz) <p>Vorgezogen werden kleinere Sofortmassnahmen zur Behebung der grössten Sicherheitsprobleme (beispielsweise Verbreiterung Trottoir vor Hirschen); Gemeinde und Kanton leisten Vorinvestitionen.</p>										
Zweckmässigkeit und Nutzen										
Zukunftsbild										
<p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Multimodale Drehscheibe Erstfeld — Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion — Dichtes und zuverlässiges ÖV-System — Hohe Verkehrssicherheit 										
Teilstrategie										
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern — V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen 										
Handlungsbedarf										
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern — Erreichbarkeit mit dem ÖV verbessern und Takt und Zuverlässigkeit erhöhen — Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten 										
Nutzen/Wirkung										
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung der ÖV-Qualität (insb. Kapazität, Geschwindigkeit, Umsteigezeiten) für Verbindungen zu Entwicklungsschwerpunkten — Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleisen und Haltekanten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos — Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen <p>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung der Sicherheit unter anderem durch Definition einer Hierarchie des Strassennetzes (verkehrsorientierte Durchfahrtsstrasse und siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen) <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV 										
Bezug zu weiteren Planungen										
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — AP 3G: S.3.3, S.3.4, GV3.9 und GV3.10 — AP 4G: GV4.4, GV4.5, GV4.13 — AP 4G (C-Horizont): «Umgestaltung Gotthardstrasse, Erstfeld-Oberdorf», «Aufwertung (Verbreiterung) Trottoir (Abschnitt Bf. Bis Passerelle)». 									
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td></td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> </table>	Richtplanrelevant		Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Vororientierung
Richtplanrelevant		Koordinationsstand KRP								
<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand								
<input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Vororientierung								

	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage												
	Abschnitt / Kapitel: — 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte — 2.1-4 Siedlungs- und Zentrenstruktur: „Erstfeld als Tor zum oberen Reusstal“												
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.												
Planungsstand und Finanzierung													
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3												
	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Planungsschritte</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Durchführung einer gemeinsamen Testplanung (Gemeinde und Kanton) inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe</td> <td>2021-2022</td> </tr> <tr> <td>Vorprojekt:</td> <td>2023</td> </tr> <tr> <td>Bauprojekt und Genehmigung:</td> <td>2024-2025</td> </tr> </tbody> </table>	Planungsschritte	Zeitplanung	Durchführung einer gemeinsamen Testplanung (Gemeinde und Kanton) inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe	2021-2022	Vorprojekt:	2023	Bauprojekt und Genehmigung:	2024-2025				
Planungsschritte	Zeitplanung												
Durchführung einer gemeinsamen Testplanung (Gemeinde und Kanton) inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Drehscheibe	2021-2022												
Vorprojekt:	2023												
Bauprojekt und Genehmigung:	2024-2025												
Bau- und Finanzierungsreife	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nächste Umsetzungsschritte</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Projektierung</td> <td>2021-2023</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung</td> <td>2024-2025</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Finanzierung</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td>2027</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Inbetriebnahme</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021-2023	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024-2025	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2026	Voraussichtlicher Baubeginn	2027	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung												
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021-2023												
<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024-2025												
<input type="checkbox"/> Finanzierung	2026												
Voraussichtlicher Baubeginn	2027												
Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028												
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Total</th> <th>Kanton</th> <th>Gemeinde</th> <th>Dritte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6'500'000.-</td> <td>4'550'000 (70%)</td> <td>1'950'000 (30%)</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte	6'500'000.-	4'550'000 (70%)	1'950'000 (30%)	-				
Total	Kanton	Gemeinde	Dritte										
6'500'000.-	4'550'000 (70%)	1'950'000 (30%)	-										
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente													
Quantitative Angaben	Zu Multimodalen Drehscheiben keine quantitativen Sachinformationen erforderlich												
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Studie BGK Gotthardstrasse, Erstfeld, 05.12.2017. Suter, von Känel, Wild AG — Entwicklungsstudie Oberdorf Erstfeld, Brandenburg&Müller, 28.08.2015 — Vorgehen generelle Studie Gotthardstrasse Erstfeld, TEAMverkehr, 06.10.2006. — Erstfeld. Gotthardstrasse Postgebäude bis Restaurant Frohsinn, Variantenstudium, Oskar Merlo, 04.07.1997 												

IM4.2 Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz

Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg: Erstellung Busterminal Post-/Beckplatz	IM4.2
--	-------





Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Weiterentwicklung (IM3.4)	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Multimodale Drehscheiben
Federführung	Kanton Uri (Aft)	
Beteiligte	Kanton Uri (AWÖV), Gemeinde Silenen, Werkeigentümer	
Beschreibung		
<div style="text-align: center;">  </div> <p>Postplatz (im Süden) und Beckplatz (im Norden) in Amsteg.</p>		
Ausgangslage 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. <i>Die Massnahme war im AP 3G bereits im C-Horizont enthalten (IM3.4) und wird entsprechend im B-Horizont wieder aufgenommen.</i>		
Inhalte 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.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei: <ul style="list-style-type: none"> — Multimodale Drehscheibe Amsteg — Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion — Dichtes und zuverlässiges ÖV-System 		

— Hohe Verkehrssicherheit													
Teilstrategie													
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:													
<ul style="list-style-type: none"> — V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern — V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen 													
Handlungsbedarf													
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:													
<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern — Regionales ÖV-System auf den Kantonalbahnhof ausrichten — Erreichbarkeit mit dem ÖV verbessern und Takt und Zuverlässigkeit erhöhen — Öffentliche Räume und ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten 													
Nutzen/Wirkung													
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern													
<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung der ÖV-Qualität (insb. Umsteigezeiten) — Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch Verbesserung der Zugänge zu den Gleisen und Haltekanten und Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos, — Förderung des frühzeitigen Umsteigens auf den ÖV mittels P+R-Anlagen, Verbesserung der Umsteigebeziehungen 													
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern													
<ul style="list-style-type: none"> — Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit bedeutender Trennwirkung, Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum — Verbesserung der Sicherheit unter anderem durch Definition einer Hierarchie des Strassennetzes (verkehrsorientierte Durchfahrtsstrasse und siedlungsorientierten Erschliessungsstrassen) 													
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern													
— Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV													
Bezug zu weiteren Planungen													
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— Abstimmung mit Massnahme S4.3 Q-Gebiet Silenen Amsteg												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Richtplanrelevant</td> <td style="width: 50%;">Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Kein Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.												
Planungsstand und Finanzierung													
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.											
	<table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Planungsschritte</th> <th style="text-align: left;">Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erarbeitung Studie Strassenraum inkl. umliegende Nutzungen</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td>Vorprojekt</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>Bauprojekt</td> <td>2030</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung</td> <td>2030</td> </tr> </tbody> </table>		Planungsschritte	Zeitplanung	Erarbeitung Studie Strassenraum inkl. umliegende Nutzungen	2028	Vorprojekt	2029	Bauprojekt	2030	Umsetzung	2030	
Planungsschritte	Zeitplanung												
Erarbeitung Studie Strassenraum inkl. umliegende Nutzungen	2028												
Vorprojekt	2029												
Bauprojekt	2030												
Umsetzung	2030												

Bau- und Finanzierungs- reife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung		2028-2029
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung		2030
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung		2030
	Voraussichtlicher Baubeginn			2030
Voraussichtliche Inbetriebnahme			2030	
Anrechenbare Kosten/Fi- nanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	3'500'000-	3'000'000- (85 %)	500'000.- (15 %)	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	— Zu Multimodalen Drehscheiben keine quantitativen Sachinformationen erforderlich			
Dokumente	— Technischer Bericht Instandsetzung Beckplatz Amsteg, Vorprojekt, A. Kälin AG, 27.11.2015 — Technischer Bericht Instandsetzung Postplatz Amsteg, Vorprojekt, A. Kälin AG, 27.11.2015 — ÖV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal, Schlussbericht, IBV Hüsler AG, 17.05.2013.			

2. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FV)

FV4.1 Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr

Verbesserung Querungsstellen für Fussverkehr (Massnahmenpaket)		FV4.1
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Beschreibung der Konzeption		
 <p>FV4.1-1</p>	 <p>FV4.1-2</p>	
 <p>FV4.1-3</p>	 <p>FV4.1-4</p>	



FV4.1-5



FV4.1-6



FV4.1-7



FV4.1-8



FV4.1-9

Ausgangslage

Im Rahmen des AP4G wurde eine Fussverkehrsschwachstellenanalyse vorgenommen. Diese wurden einzeln geprüft und die Umsetzung priorisiert. Verschiedene Schwachstellen können im Rahmen von anderen Massnahmen behoben werden. Daneben gibt es diverse Schwachstellen, die im Rahmen des AP4G als separate Massnahmen umgesetzt werden sollen. Dabei handelt es sich um Querungsstellen für den Fussverkehr, die es zu verbessern bzw. sicherer zu machen gilt (siehe Teilmassnahmen).

Inhalte

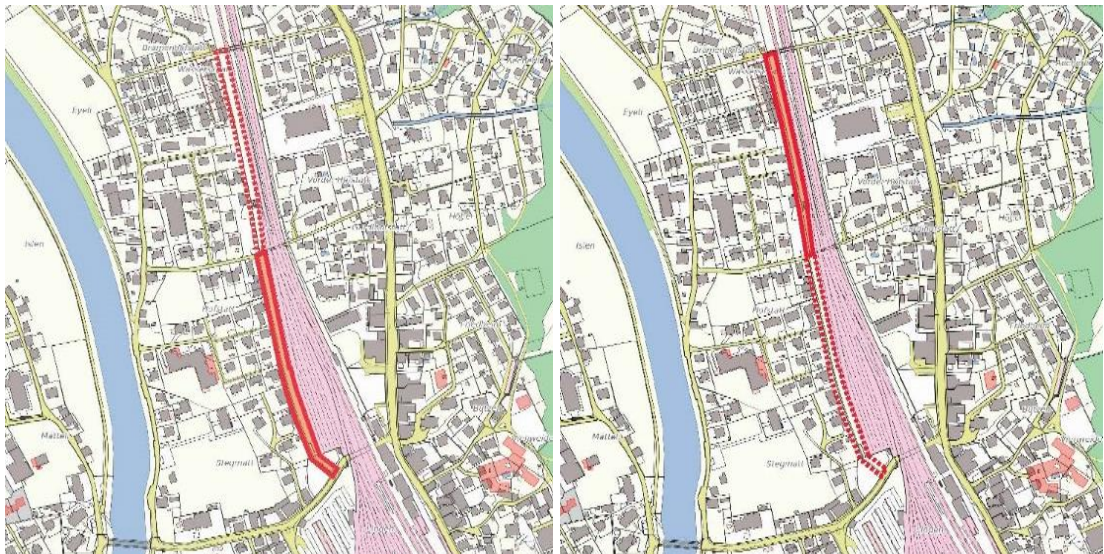
In den Siedlungsgebieten, insbesondere an Stellen mit erhöhtem Querungsbedürfnis wie z.B. im Zusammenhang mit Schulwegen, sollen an Kantonsstrassen Schutzinseln zum sicheren Queren für die Zufussgehenden erstellt werden. Es ist bei der Projektierung darauf zu achten, dass allenfalls auch Velofurten vorgesehen werden, wenn dies im Rahmen der Velowegführung notwendig ist.

Zweckmässigkeit und Nutzen			
Zukunftsbild			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:			
<ul style="list-style-type: none"> — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Weiterentwicklung und Stärkung lebendiger Ortskerne mit Zentrumsfunktion — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 			
Teilstrategie			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:			
<ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 			
Handlungsbedarf			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:			
<ul style="list-style-type: none"> — Schwachstellen im Fussverkehrsnetz durch Verbesserung von Querungsmöglichkeiten beheben — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern 			
Nutzen/Wirkung			
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:			
<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung für den Fussverkehr durch neue Querungen 			
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:			
<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit insbesondere für Zufussgehende 			
Teilmassnahmen			
FV4.1.1 Bürglen: Klausenstrasse, Gerbe	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	Der vorhandene Fussgängerstreifen ist eine wichtige Querungsstelle auf dem Schulweg der Bürgler Schülerinnen und Schüler. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren verbessert. Ausserdem stellt die Schutzinsel eine Art Eingangstor zum dichter bebauten Siedlungsgebiet dar, welche die Beschleunigung in Richtung bergauf reduziert. Südlich der Querungsstelle soll eine neue Bebauung realisiert werden, für die derzeit ein QGP erstellt wird.		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2023 Umsetzung: 2024	100% Kanton	
FV4.1.2 Bürglen: Klausenstrasse, St. Sebastian	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	Der bestehende Fussgängerstreifen befindet sich in der Nähe einer Bushaltestelle und stellt einen wichtigen Querungspunkt auf dem Schulweg dar. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren verbessert.		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2024 Umsetzung: 2025	100% Kanton	
FV4.1.3 Altdorf/Bürglen: Gotthardstrasse, Grundgasse	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		

	<p>Der bestehende Fussgängerstreifen befindet sich in der Nähe der kantonalen Mittelschule und stellt einen wichtigen Querungspunkt auf dem Schulweg dar. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren für Fussgänger und Velofahrer verbessert.</p>		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2024	100% Kanton	
	Umsetzung: 2025		
FV4.1.4 Flüelen, Axenstrasse Höhenstrasse (PP Gruonbach-Nord)	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	<p>Der bestehende Fussgängerstreifen stellt einen wichtigen Querungspunkt auf dem Weg zum See (Freizeitnutzung) dar. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren verbessert.</p>		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2027	100% Kanton	
	Umsetzung: 2028		
FV4.1.5 Flüelen, Axenstrasse, Kirchstrasse, Seestrasse	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	<p>Der vorhandene Fussgängerstreifen ist eine wichtige Querungsstelle auf dem Schulweg der Flüeler Schüler*innen. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, die die Sicherheit beim Queren verbessert.</p>		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2023	100% Kanton	
	Umsetzung: 2024		
FV4.1.6 Seedorf, Dorfstrasse (Höhe Volg)	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	<p>In dem betroffenen Abschnitt befindet sich eine Bushaltestelle und vor dem Einkaufsladen wird auf einem längeren Abschnitt unregelmäßig parkiert. Die Sichtverhältnisse für querende Fussgängerinnen und Fussgänger werden durch die Realisierung einer baulichen Schutzinsel verbessert.</p>		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2026	100% Kanton	
	Umsetzung: 2027		
FV4.1.7 Seedorf, Dorfstrasse, Studenstrasse	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		
	<p>Der vorhandene Fussgängerstreifen ist eine wichtige Querungsstelle auf dem Schulweg der Seedorfer Schüler*innen. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren verbessert.</p>		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2027	100% Kanton	
	Umsetzung: 2028		
FV4.1.8 Schattdorf, Gotthardstrasse, Militärstrasse	Federführung	Beteiligte	Kosten
	AfT	-	100'000.-
	Kurzbeschreibung		

	Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotens Gotthardstrasse / Militärstrasse muss die Querungsmöglichkeit für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden. Eine bauliche Anpassung des Knotens sowie die Erstellung einer baulichen Schutzinsel erhöhen die Sicherheit beim Queren.			
	Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2026 Umsetzung: 2027		100% Kanton	
FV4.1.9 Silenen (Amsteg), im Bereich Schule	Federführung	Beteiligte	Kosten	
	AfT	-	100'000.-	
	Kurzbeschreibung			
Der bestehende Fussgängerstreifen befindet sich in der Nähe einer Bushaltestelle und stellt einen wichtigen Querungspunkt auf dem Schulweg dar. Im Bereich Schulhaus Amsteg soll der Querungspunkt verkehrssicher gestaltet werden. Es wird eine bauliche Schutzinsel realisiert, welche die Sicherheit beim Queren verbessert.				
	Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
	Vorbereitung: 2023 Umsetzung: 2024		100% Kanton	
Finanzierung Massnahmenpaket				
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	900'000.-	900'000.-	-	-
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
— Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.))				
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Überprüfung aller Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen, AfT, 2017 — Schwachstellenanalyse im Fussverkehr (vgl. Hauptbericht AP 4G, Anhang 4) 			


FV4.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1.& 2. Etappe)

Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1.& 2. Etappe)		FV4.2
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	SBB	
Beschreibung		
		
Etappe 1 (links) und Etappe 2 (rechts)		
Ausgangslage Aufgrund von Bauarbeiten für das «Abstellkonzept Zentralschweiz» der SBB im nördlichen Bereich des Bhf.-Erstfeld (Badischer Bahnhof), werden entlang der Bahnböschung zwischen Trümpiplatz und Hofstatt (Fussgängertunnel) neue Lärmschutzwände erstellt. Die Gemeinde hat in diesem Zusammenhang die Verantwortlichen bezüglich des Ausbaus des Daywegs vom Fuss- zum Fuss- und Veloweg (durchgehender Fuss- und Veloweg von der Wasserschaft bis zur Schlossbergstrasse entlang der Bahnböschung) angefragt. Die SBB als Grundeigentümerin ist grundsätzlich mit einem solchen Ausbau einverstanden.		
Inhalte In einer ersten Etappe wird der Dayweg von der Schlossbergstrasse bis zur Hofstatt zum Fuss- und Veloweg ausgebaut. In einer zweiten Etappe würde der Dayweg neu als Fuss- und Veloweg von der Hofstatt – entlang der Bahnlinie – bis in die Wasserschaft verlängert. Durch die Erstellung des neuen Fuss- und Veloweges werden die Schwachstellen ER01 und ER02 behoben (vgl. Hauptbericht AP 4G, Anhang 4). Die Platzverhältnisse sind insbesondere im Bereich der zweiten Etappe begrenzt (beispielsweise aufgrund angrenzender Böschung und bestehender Hindernisse). Die Realisierung des Fuss- und Velowegs bedingt deshalb im nördlichen Teil zusätzliche bauliche Massnahmen, um die notwendige Breite zu erreichen muss der Weg allenfalls etwas höher gesetzt werden. Im Süden wird der neue Fuss- und Veloweg Dayweg direkt an die neue Personenunterführung Schlossbergstrasse (Fuss- & Veloverkehr) GV4.4 und an das Bike & Ride angeschlossen und schafft so einen neuen zusätzlichen direkten Weg an den Bahnhof.		

Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:		
<ul style="list-style-type: none"> — Dichtes, direktes und konfliktarmes Veloverkehrsnetz — ÖV-Drehscheibe — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen — V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> — Schwachstellen im Veloverkehrsnetz beheben — Direkte und sichere Veloverbindungen schaffen — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern — Multimodale Drehscheiben weiter aufwerten 		
Nutzen/Wirkung		
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:		
<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserungen im Velonetzt durch eine Aufwertung des Daywegs für den Veloverkehr — Förderung der Intermodalität durch die Optimierung der Verknüpfung von Veloverkehr und öffentlichem Verkehr 		
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:		
<ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr 		
Bezug zu weiteren Planungen		
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— AP 4G: GV4.4 Personenunterführung Schlossbergstrasse (Fuss- & Veloverkehr)	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage
Kein Bezug zum kantonalen Richtplan		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Planungsstand und Finanzierung		
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind soweit relevant abgeschätzt.
	Planungsschritte	Zeitplanung
Studie		1. Etappe: 2024 2. Etappe: 2027
Bauprojekt		1. Etappe: 2024 2. Etappe: 2027

	Öffentliche Auflage Projekt	1. Etappe: 2025 2. Etappe: 2028								
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte <input checked="" type="checkbox"/> Projektierung <input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung <input type="checkbox"/> Finanzierung Voraussichtlicher Baubeginn Voraussichtliche Inbetriebnahme	1. Etappe: 2024 2. Etappe: 2027 1. Etappe: 2025 2. Etappe: 2028 1. Etappe: 2025 2. Etappe: 2028 1. Etappe: 2025 2. Etappe: 2028								
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Total</th> <th>Kanton</th> <th>Gemeinde</th> <th>Dritte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>350'000.-</td> <td>-</td> <td>350'000.-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte	350'000.-	-	350'000.-	-	
Total	Kanton	Gemeinde	Dritte							
350'000.-	-	350'000.-	-							
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente										
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.									
Dokumente	— Schwachstellenanalyse im Fussverkehr (vgl. Hauptbericht AP 4G, Anhang 4)									

FV4.3 Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindungen

Obere Feldgasse, Seedorf: Neue Fussverkehr-Längsverbindungen		FV4.3
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Gemeinde Seedorf	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
		
Analyse		
<p>Bei der Erarbeitung des Siedlungsleitbilds 2015 war die Umgestaltung des Areals Rittacher (Parzellen 205-207) bereits ein Thema. Die alte Überbauung wurde zwischenzeitlich abgerissen. Leider sind keine weiteren Entwicklungsschritte erkennbar, so dass eine Siedlungsbrache entstanden ist. Bereits damals fanden erste, grundsätzlich positive Eigentümergespräche über die Erstellung eines Gehwegs statt. Mit der durchgeführten Schwachstellenanalyse Fusswegnetz im März 2020 bestätigt sich die Notwendigkeit eines Gehwegs entlang der oberen Feldgasse. Obwohl sich der Strassenabschnitt in einer Tempo 30 Zone befindet bleibt festzuhalten, dass mit der Verkehrsentleerung aus der Gitschenstrasse eine Verkehrsdichte entsteht, die besondere Schutzmassnahmen des Fussverkehrs erforderlich machen. Eine Realisierung des Gehwegs steht in direktem Zusammenhang mit der weiteren Arealentwicklung Rittacher.</p>		
Inhalte		
<p>Ein Gehweg entlang der oberen Feldgasse soll erstellt werden. Durch die Behebung der Schwachstelle SE08 (vgl. Hauptbericht AP 4G, Anhang 4) wird eine Netzlücke im Fusswegnetz geschlossen und die Verkehrssicherheit für Zufussgehende erhöht.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Weiterentwicklung und Stärkung lebendiger Ortskerne mit Zentrumsfunktion 		

<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 							
Teilstrategie Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 							
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Schwachstellen beheben und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern 							
Nutzen/Wirkung WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern: <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung für Zufussgehende durch neuen Gehweg im Wohngebiet WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen: <ul style="list-style-type: none"> — Förderung der Sicherheit für Zufussgehende 							
Bezug zu weiteren Planungen							
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	:						
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage					
Kein Bezug zum kantonalen Richtplan							
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.						
Planungsstand und Finanzierung							
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind soweit relevant abgeschätzt.					
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">Planungsschritte</th> <th style="width: 30%;">Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Eigentümergegespräche weiteres Vorgehen</td> <td style="text-align: center;">2020</td> </tr> <tr> <td>Vorprojekt</td> <td style="text-align: center;">2022</td> </tr> </tbody> </table>		Planungsschritte	Zeitplanung	Eigentümergegespräche weiteres Vorgehen	2020	Vorprojekt
Planungsschritte	Zeitplanung						
Eigentümergegespräche weiteres Vorgehen	2020						
Vorprojekt	2022						
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte						
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2024					
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024					
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2024					
	Voraussichtlicher Baubeginn		2025				
Voraussichtliche Inbetriebnahme		2025					

Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	120'000.-	-	120'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel- Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	Schwachstellenanalyse im Fussverkehr (vgl. Hauptbericht AP 4G, Anhang 4)			


FV4.4 Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Velo- weg

Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Velo- weg		FV4.4
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.084, Teilmassnahme IM3.1 ge- mäss AP3G, Massnahmenän- derung abgestimmt mit ARE- CH	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Gemeinde Altdorf	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Die Werkmatt Uri mit einer Fläche von rund 120'000 m² und einem Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf und bildet einen Entwicklungsschwerpunkt des Agglomerationsprogramms (vgl. S4.5). Die Versorgung im Gebiet mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrserschliessung wurden in einer ersten Etappe an die neuen Kapazitäten und die aktuellen Vorschriften angepasst. Somit stehen im südlichen Teil der Werkmatt, beim zukünftigen Halbanschluss A2, baubereite Parzellen ab sofort zum Verkauf bereit. Weiter gibt es seit November 2019 eine provisorische Velo- und Fussgängerverbindung über das Areal Werkmatt. Die Erschliessung der Werkmatt für den Fuss- und Veloverkehr respektive die Anbindung der nördlichen Arealhälfte im Norden an den Kantonsbahnhof über die Reussacherstrasse gilt es zu optimieren.</p>		

Inhalte													
<p>Um das Areal für Zufussgehende und Velofahrende attraktiv zu erschliessen und eine optimale Anbindung an den Kantonsbahnhof zu gewährleisten soll die Reussacherstrasse umgestaltet werden. Dabei wird ein neuer Fuss- und Veloweg entlang der Reussacherstrasse sowie Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr erstellt. Durch eine frühzeitige, direkte und sichere Anbindung des ESP Urner Talboden (Sektor Werkmatt) an den Kantonsbahnhof werden optimale Bedingungen für die Erschliessung geschaffen, welche auch die Entwicklung und die künftige Nutzung des Areals gewünscht vorantreibt.</p>													
Zweckmässigkeit und Nutzen													
Zukunftsbild													
<p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Umsetzung transformiertes Gebiet ESP Urner Talboden — ÖV-Drehscheibe Kantonsbahnhof — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Dichtes, sicheres Fuss- und Velowegnetz 													
Teilstrategie													
<p>Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V1: Potenzial der zentralen ÖV-Drehscheibe nutzen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen — V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen 													
Handlungsbedarf													
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Schwachstellen beheben und Fussverkehrsnetz vervollständigen/verdichten — Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen — Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren 													
Nutzen/Wirkung													
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung des Zugangs zu Haltestellen des ÖV für den Fuss- und Veloverkehr durch direkte Verbindungen — Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Transformationsgebiet um den Bahnhof Altdorf <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung der Sicherheit durch die Errichtung einer neuen Fuss- und Veloverbindung <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung des Modalsplits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV durch frühzeitige Errichtung von Fuss- und Veloverkehrsverbindungen im Transformationsgebiet 													
Bezug zu weiteren Planungen													
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — Abstimmungsbedarf mit anderen AP-Massnahmen oder Bezug zu Massnahmen, die nicht mitfinanzierbar, aber von Bedeutung sind, Abhängigkeit inkl. Nr. — Bezug zu vorangegangenen Massnahmen (Umsetzungsstand) und AP's inklusive Nennung des jeweiligen ARE-Codes; Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)) 												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table border="0"> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												

	Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8 Abstimmungsanweisung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte hält die Eckpunkte zum Kantonalbahnhof fest.			
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind soweit relevant abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2			
<input type="checkbox"/> 3				
	Bisherige und weitere Planungsschritte	Zeitplanung		
	Konzeptstudie Suter von Känel Wild	2015		
	— Erarbeitung Studie / Projekt	2026		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2026	
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung	2027	
		Voraussichtlicher Baubeginn	2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total 600'000.-	Kanton -	Gemeinde 600'000.-	Dritte -
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel- Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	BGK Reussacherstrasse, Suter – von Känel - Wild (2015)			

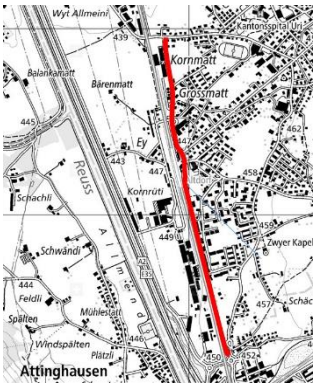
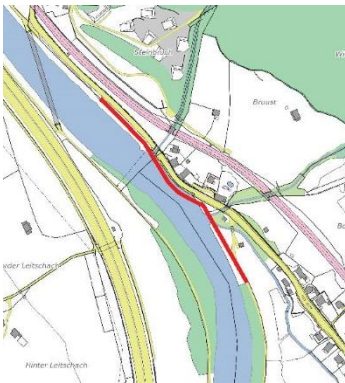

FV4.5 Bürglen: Verlegung des Wanderwegs im Bereich Kirchenrütti – Galgenwäldli

Bürglen: Verlegung des Wanderwegs im Bereich Kirchenrütti – Galgenwäldli		FV4.5
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Gemeinde Bürglen	
Beteiligte	Kanton Uri (AFT), Grundeigentümer	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
Eine der heutigen Wegverbindungen von Bürglen via «Schächenwäldli» nach Schattdorf verläuft zwischen dem Neubau «Kirchenrütti 12» und der Bebauung «Stiege 38 bis Stiege 40». Die Gemeinde beabsichtigt diesen Wegabschnitt, als Folge respektive Bestandteil des Freiraumkonzepts Schächenwald, zu verlegen.		
Inhalte		
Die neue Linienführung soll bachseitig zwischen dem Neubau «Kirchenrütti 14» und dem Schächenbach, im Bereich der neuen Böschung, erstellt werden. Der weitere Verlauf würde via «Schächenwäldli» nach Schattdorf führen (ungefährer Wegverlauf ist rot markiert). Die definitive Linienführung des Wanderwegs ist mit den davon betroffenen Eigentümer/innen als auch den kantonalen Fachstellen (AFJ, ARE) zu koordinieren. Es werden mehrheitsfähige Varianten der Linienführung geprüft. Danach wird das Projekt umgehend bereinigt und den Eigentümer/innen 2021 präsentiert, eine Einigung und Realisierung einer Variante zeichnet sich bereits zum Bearbeitungszeitpunkt ab. Die		

neue Variante wird voraussichtlich auch Auswirkungen auf die Baukosten und wahrscheinlich auch auf die Zeitplanung haben.									
Zweckmässigkeit und Nutzen									
Zukunftsbild									
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Förderung attraktiver Naherholungsschwerpunkte und Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr 									
Teilstrategie									
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — L4: Schächenwald entwickeln — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 									
Handlungsbedarf									
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Stärkung der Naherholungsfunktion — Direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fördern 									
Nutzen/Wirkung									
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern: <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserungen im Fusswegnetz durch die Verlegung des Geh- und Wanderwegs 									
Bezug zu weiteren Planungen									
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— AP3G: Vernetzungsmassnahmen Schächenwald (L3.4)								
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP							
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage							
	Kein Bezug zum kantonalen Richtplan								
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.								
Planungsstand und Finanzierung									
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Für Beurteilung nicht relevant, da Eigenleistung.							
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bisherige und künftige Planungsschritte</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vorstudie</td> <td>2020</td> </tr> <tr> <td>Gespräche mit Grundeigentümern</td> <td>2020-2021</td> </tr> <tr> <td>Baubewilligung</td> <td>2021</td> </tr> </tbody> </table>	Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung	Vorstudie	2020	Gespräche mit Grundeigentümern	2020-2021	Baubewilligung
Bisherige und künftige Planungsschritte	Zeitplanung								
Vorstudie	2020								
Gespräche mit Grundeigentümern	2020-2021								
Baubewilligung	2021								
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte <input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	Zeitplanung 2020-2021							

	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung			2021
	<input type="checkbox"/> Finanzierung			2021
	Voraussichtlicher Baubeginn			2022
	Voraussichtliche Inbetriebnahme			2022
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	60'000.-	-	60'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	— -			

FV4.6 Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen

Radwegkonzept: Umsetzung mittelfristige Massnahmen		FV4.6
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.030; Weiterentwicklung FV3.6	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Beschreibung der Konzeption		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>FV4.6.1 Altdorf</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>FV4.6.2 Erstfeld/Silenen</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>FV4.6.3 Flüelen/Altdorf</p> </div>		
Ausgangslage <p>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.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 3G:</i> Die oben gezeigten Massnahmen sind Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts, welches am 27. September 2020 vom Volk gutgeheissen wurde. Die Massnahmen bildeten bereits Bestandteil des AP 3G. Für die Umsetzung des Radwegkonzepts stehen dem Kanton jährlich etwa 1.5 bis 2 Mio. Franken zur Verfügung. In Anbetracht der Aufgaben aus dem AP 3G, der vordringlichen Realisierung der neuen Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr auf der Seedorferstrasse (GV4.3) gemäss AP 4G sowie der Aufgaben ausserhalb des Agglomerationsprogrammes sind die noch verfügbaren Mittel in den kommenden Jahren deshalb beschränkt. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Uri entschlossen, die mittelfristigen Veloverkehrsmassnahmen des AP 3G (FV3.6) im B-Horizont zu belassen. Im A-Horizont ist die Finanzierung der (Teil-)Massnahmen nicht ausreichend sichergestellt. Weiter wird die Teilmassnahme FV3.6-4 im AP 4G nicht mehr weiterverfolgt respektive gestrichen. Grund dafür ist, dass eine Verbreiterung bei der SBB-Unterführung beim «Steinbruch» nur schwer realisierbar ist. Zudem ist mit der Verbindung ab Kreisel Lindenriet bis Leonhardstrasse, Leonhardstrasse (Tempo 30-Zone) bis Reussbrücke und dann über den Reussdamm bis Steinbruch bereits eine alternative Wegführung für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt.</p>		

Inhalte			
Die Massnahme beinhaltet die Realisierung neuer Veloführungen sowie die Erstellung der Rad- und Gehwege. Damit werden die gemäss Radwegkonzept verbleibenden mittelfristigen Lücken geschlossen.			
Zweckmässigkeit und Nutzen			
Zukunftsbild			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:			
<ul style="list-style-type: none"> — Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV) — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität 			
Teilstrategie			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:			
<ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen — V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen 			
Handlungsbedarf			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:			
<ul style="list-style-type: none"> — Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen — Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen 			
Nutzen/Wirkung			
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern			
<ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr — Förderung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände), Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen 			
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern			
<ul style="list-style-type: none"> — Kohärenz zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan/regionalen Richtplänen und mit den Sachplänen des Bundes 			
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen			
<ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit für Velofahrende 			
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern			
<ul style="list-style-type: none"> — Veränderung Modalsplit insbesondere zu Gunsten des Veloverkehrs 			
Teilmassnahmen			
FV4.6.1 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Seedorferstrasse	Federführung	Beteiligte	Kosten [CHF]
	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Altdorf	1.3 Mio.
	Kurzbeschreibung		
	Im Rahmen des Neubaus des Kantonsbahnhofs in Altdorf, wurde der mittlere Teil des Abschnitts Wysshus Ost – Seedorferstrasse auf der K24 Rynächtstrasse für den Veloverkehr aufgewertet. Durch die abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sowie Markierung einer Veloabbiegefläche und FGSO-Massnahmen wird das Velo als Verkehrsmittel im Bereich Bahnhofplatz stärker berücksichtigt. Auf den beiden Zulaufstrecken zum Bahnhofplatz ist die Fahrbahnbreite nicht normgerecht für Velos im Mischverkehr bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h. Die subjektive Sicherheit beim Befahren der Strassen kann hier verbessert werden. Velonetzerklärung zu Massnahme GV 4.3		
Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
Studie: 2026-2027		Kanton Uri: 1'040'000.- (80%)	
Projektierung: 2028-2029		Gemeinde Altdorf: 260'000.- (20%)	
Umsetzung: 2030-2032			
FV4.6.2	Federführung	Beteiligte	Kosten [CHF]

Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach	Kanton Uri (AfT)	Gemeinden Erstfeld und Silenen	2.9 Mio.	
	Kurzbeschreibung			
	Um die Netzlücke der Veloführung im Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach und weiter auf den Reussdamm bei Silenen zu schliessen, könnte ggf. im Bereich, wo die Velofahrer auf die Hauptstrasse ausweichen müssen, ein zusätzlicher Steg neben dem bestehenden Trottoir errichtet werden, welcher weiter, entlang der Reuss auf den südlichen Reussdamm führt.			
	Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
	Studie: 2024-2025		Kanton Uri: 1'450'000.- (50%)	
	Projektierung: 2026-2027		Gemeinde Erstfeld: 290'000.- (10%)	
	Umsetzung: 2028		Gemeinde Silenen: 290'000.- (10%) ASTRA: 870'000.- (30%)	
FV4.6.3	Federführung	Beteiligte	Kosten [CHF]	
Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Bahnhofstrasse	Kanton Uri, AfT	Kanton Uri, Gemeinden Flüelen und Altdorf, ASTRA	1.2 Mio.	
	Kurzbeschreibung			
	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.			
	Meilensteine		Finanzierungsschlüssel	
	Studie: 2017-2020		Kanton Uri: 960'000.- (80%)	
	Projektierung: 2021-2022		Gemeinde Flüelen: 120'000.- (10%)	
	Umsetzung: 2023-2026		Gemeinde Altdorf: 120'000.- (10%)	
Finanzierung Massnahmenpaket				
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinden	Dritte (ASTRA)
	5'400'000.-	3'450'000.-	Altdorf 380'000.- Erstfeld 290'000.- Flüelen 120'000.- Silenen 290'000.-	870'000.-
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
— Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)				
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	Radwege im Kanton Uri, StrG Art. 23+24, Bericht und Plan, Kanton Uri, Baudirektion, 27.05.2019			

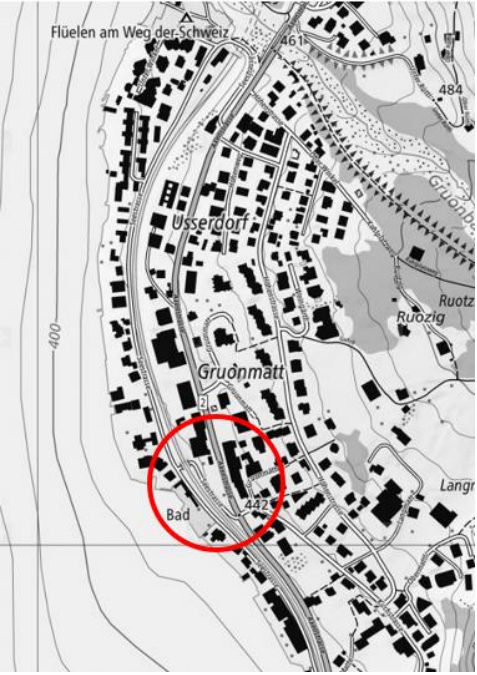

FV4.7 EWA-Kurve, Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung

EWA-Kurve, Bürglen: Verbesserung Fussgängerlängsbeziehung		FV4.7
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Kanton Uri (Aft)	
Beteiligte	Gemeinde Bürglen	
Beschreibung		
Quelle: Vorprojekt «Erhöhung Verkehrssicherheit Klausenstrasse» Bürglen		
Ausgangslage		
<p>Nördlich des Schächens respektive nördlich des angrenzenden Spiss-Tunnels befinden sich Wohnhäuser. Der Schulweg verläuft für dieses Quartier über die Kurvenausenseite der Klausenstrasse. Weiter befindet sich in diesem Bereich auch die Einfahrt zum Kraftwerk Brüglun. Der Gehweg mit einer bestehenden Breite von 0.8 m ist zu schmal, um ihn sicher zu benutzen.</p>		
Inhalte		
<p>Der Gehweg soll auf eine minimale Breite von 1.50m verbreitert werden. Dadurch erhöht sich die Verkehrssicherheit entlang der Klausenstrasse und verbessert die Situation bei der Einfahrt zum Kraftwerk für Zufussgehende. Die Massnahme verbessert insbesondere die Schulwegsicherheit. Für die Verbreiterung des Trottoirs ist Landerwerb notwendig.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern 		

— V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen			
Handlungsbedarf			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern			
Nutzen/Wirkung			
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern: — Die Fussverbindung wird für alle Bevölkerungsgruppen und insbes. Schulkinder ausgebaut und gestärkt			
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen: — Die Sicherheit für Zufussgehende und die Schulwegsicherheit wird erhöht			
Bezug zu weiteren Planungen			
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — Abstimmungsbedarf mit anderen AP-Massnahmen oder Bezug zu Massnahmen, die nicht mitfinanzierbar, aber von Bedeutung sind, Abhängigkeit inkl. Nr. — Bezug zu vorangegangenen Massnahmen (Umsetzungsstand) und AP's inklusive Nennung des jeweiligen ARE-Codes; — Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)) 		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage	
	Kein Bezug zum kantonalen Richtplan		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Planungsstand und Finanzierung			
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind soweit relevant abgeschätzt.	
		Planungsschritte	Zeitplanung
		Vorprojekt	2018
		Bauprojekt	2022
Bau- und Finanzierungsreife		Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung (Bauprojekt)	2022
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2021
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung	2023
		Voraussichtlicher Baubeginn	2024
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2024	
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total 250'000.-	Kanton 250'000.-	Gemeinde -
			Dritte -

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht. Aldorf, Klausenstrasse: 8'100 Fahrzeuge / Tag (DTV 2017)
Dokumente	— Vorprojekt «Erhöhung Verkehrssicherheit Klausenstrasse» Bürglen, IUB Engineering AG, 20.11.2018

FV4.8 Zugang Seestrassen ab Axenstrasse, Flüelen

Zugang Seestrassen ab Axenstrasse, Flüelen		FV4.8
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
Federführung	Gemeinde Flüelen	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
 		
Analyse		
<p>Die Seestrassen in Flüelen stellt die Querung des Bahntrassees und die Verbindung zum See sicher. Die Unterführung dien weiter dem Zugang zum Strandbad, wodurch sie insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Verbindung darstellt. Der Verkehr wird im Mischverkehr geführt, die Strassen ist mit nur 3 m Breite sehr schmal. Dies führt zu Konflikten insbesondere zwischen dem MIV und dem Fuss- und Veloverkehr. In der Fussverkehrsanalyse Fussverkehr wird die Verbindung deshalb als zu behebbende Schwachstelle im Fusswegnetz aufgeführt.</p>		
Inhalte		
<p>Zur Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr (Entflechtung Fussgänger und rollender Verkehr) soll die Abfahrt zur Seestrassen um knapp einen Meter verbreitert werden. Die Verbreiterung dient der Behebung der identifizierten Schwachstelle im Fusswegnetz FL02.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 		

Teilstrategie				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen				
Handlungsbedarf				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: — Schwachstellen beheben und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern				
Nutzen/Wirkung				
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern: — Verbesserung für Zufussgehende durch neuen Gehweg im Wohngebiet				
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen: — Förderung der Sicherheit für Zufussgehende				
Bezug zu weiteren Planungen				
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	:			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP		
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage		
	Kein Bezug zum kantonalen Richtplan			
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Für Beurteilung nicht relevant, da Eigenleistung.		
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Projektierung	2021		
	Ausführung	2022/2023		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2021		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2021		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2022		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2023		
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total 200'000.-	Kanton -	Gemeinde 200'000.-	Dritte -
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				

Quantitative Angaben	— Flüelen Gotthardstrasse: 5213 Fahrzeuge pro Tag (DTV 2018); 5'500 (2025)
Dokumente	-

3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)

ÖV4.1 Projektstudie: Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger

Projektstudie: Umstellung auf treibhausgasfreie Energieträger		ÖV4.1
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Bus-/ÖV-Infrastruktur
Federführung	AUTO AG URI	
Beteiligte	Kanton Uri (AWöV) / EWA / Hubrol	
Beschreibung		
Ausgangslage		
Die heutige Fahrzeugflotte der Auto AG Uri umfasst 21 eigene und 7 Postauto-Dieselmotoren. Das langfristige Ziel ist es, einen Teil der Fahrzeugflotte auf treibhausgasfreie Energieträger umzustellen.		
Inhalte		
Die AUTO AG URI erstellt eine Wertschöpfungsstudie, die verschiedene Antriebsarten (Wasserstoffbusse, Elektrobusse) untersucht. Diese Projektstudie soll eine Entscheidungsbasis bilden, um Anpassungen bei der Beschaffung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur zu beschliessen. Frühestens ab 2024 werden Anpassungen bei der Beschaffung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur vorgenommen.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: — Dichtes und zuverlässiges ÖV-System mit attraktiven Verbindungen — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Ressourcenschonendes und energieeffizientes Verkehrssystem durch neue Technologien		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: — V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V9: ÖV und MIV werden klimaneutral		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: — Öffentliche Räume hochwertig und sicher gestalten — ÖV-Umsteigeknoten hochwertig und sicher gestalten — Veränderungen im Modal Split vorantreiben		
Bezug zu weiteren Planungen		
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— keine	
	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP

Bezug zum kantonalen Richtplan	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand		
	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage		
Kein Bezug zum kantonalen Richtplan				
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Für Beurteilung nicht relevant, da Eigenleistung.		
	<input type="checkbox"/> 2			
<input type="checkbox"/> 3				
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Auswahl Beratungsinstitut	2021		
	Durchführung Wertschöpfungsstudie	2021		
	Anpassungen bei der Beschaffung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur	Ab 2024		
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Auto AG Uri
	100'000.-	-	-	100'000.-

4. Massnahmen Gesamtverkehr (GV)

GV4.1 Einführung weitere Tempo-30-Zonen (Massnahmenpaket)

Einführung weitere Tempo-30-Zonen (Massnahmenpaket)		GV4.1
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket	Massnahmenart Massnahmenpaket Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Beschreibung der Konzeption		
<p>Teilmassnahme (GV4.1.1) Erstfeld (oben links), Teilmassnahme (GV4.1.2) Schattdorf (oben rechts), Teilmassnahme (GV4.1.3) Bürglen (unten)</p>		
Ausgangslage In der Agglomeration Uri gibt es bereits diverse Gebiete, in welchen Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt wurden.		

Inhalte			
Um insbesondere die Verkehrssicherheit weiter voranzutreiben und zu verbessern, sind weitere Tempo-30-Zonen und Massnahmen in Planung. Diese werden untenstehend in den Teilmassnahmen ausführlicher beschrieben.			
Zweckmässigkeit und Nutzen			
Zukunftsbild			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:			
<ul style="list-style-type: none"> — Stärkung urbanes Rückgrat — Weiterentwicklung und Stärkung lebendiger Ortskerne mit Zentrumsfunktion — Qualitativ hochwertige Siedlungsstruktur mit hoher Wohnqualität — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 			
Teilstrategie			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:			
<ul style="list-style-type: none"> — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 			
Handlungsbedarf			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:			
<ul style="list-style-type: none"> — Hochwertige, attraktive und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern — Siedlungsorientierte und qualitativ hochwertige Aufwertung der Verkehrsräume 			
Nutzen/Wirkung			
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:			
<ul style="list-style-type: none"> — Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen den Verkehrsteilnehmenden — Reduktion der negativen Effekte des MIV im dichten Siedlungsgebiet 			
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern			
<ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung des Strassenraums und Schaffung von attraktiven und qualitativ hochwertigen Siedlungsstrukturen im Ortszentrum 			
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:			
<ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit 			
WK 4 Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindern:			
<ul style="list-style-type: none"> — Reduktion der negativen Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe) durch den MIV 			
Teilmassnahmen			
GV4.1.1	Federführung	Beteiligte	Kosten
Tempo-30 östliches Gemeindegebiet Erstfeld	Gemeinde Erstfeld	Gemeinde Erstfeld	200'000.-
	Kurzbeschreibung		
	Westlich der Eisenbahnlinie wurde bereits eine Tempo-30-Zone ausgeschieden. Aufgrund Anfragen von Bewohnern aus den Quartieren östlich der Eisenbahnlinie soll nun geprüft werden, ob östlich der Eisenbahnlinie/ Gotthardstrasse ebenfalls eine Tempo-30-Zone realisiert werden soll. Ein entsprechendes Verkehrsgutachten soll dies aufzeigen.		
	Meilensteine	Finanzierungsschlüssel	
	Verkehrsgutachten	2024	100% Gemeinde

	Projektierung	2024		
	Bauprojekt und Auflage	2024/2025		
	Plangenehmigung	2024/2025		
	Baubeginn	2025		
	Inbetriebnahme	2025		
GV4.1.2 Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf ARE-Code 1201.3.054, Weiterentwicklung (GV3.7)	Federführung Gemeinde Schattdorf	Beteiligte Gemeinde Schattdorf	Kosten 1'140'000.-	
	Kurzbeschreibung In der Gemeinde Schattdorf sind bereits heute einige Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen vorhanden. Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, sind neue Tempo 30-Zonen und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in Planung. In den Quartieren Grünenwaldstrasse, Rüttistrasse, Eyrütli, und Eygasse werden neue Tempo-30-Zonen geprüft, um die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität zu steigern. Weiter werden auf der Adlergartenstrasse Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft. Auch im Dorfkern sind nebst einer Verbesserung der bestehenden Bushaltestellen Massnahmen für eine Verkehrsberuhigung in Planung. Es handelt sich dabei um eine Weiterentwicklung der Massnahme GV3.7 «Aufwertung Strassenraum Rüttistrasse – Schattdorf» aus dem AP 3G.			
Meilensteine		Finanzierungsschlüssel		
Variantenstudium	2020/2021	100% Gemeinde		
Vorprojekt	2021			
Bauprojekt und Auflage	2022			
Plangenehmigung/	2022			
Baubewilligung				
Baubeginn	2024			
Inbetriebnahme	2025			
GV4.1.3 Tempo-30 Breitengasse Nord Bürglen	Federführung Gemeinde Bürglen	Beteiligte Gemeinde Bürglen	Kosten 60'000.-	
	Kurzbeschreibung Der Gemeinderat Bürglen hat entschieden, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Breitengasse Nord vertieft geprüft werden soll. Daher hat er einen Verkehringenieur beauftragt, ein Verkehrsgutachten zu erstellen (Untersuchungsbereich in der Abbildung rot markiert). Wegen den sehr hohen gefahrenen Geschwindigkeiten sind erhebliche bauliche Massnahmen geplant. Im Jahr 2019 hat die Gemeinde bereits eine Tempo-30-Zone im Bereich Breitengasse Süd umgesetzt.			
Meilensteine		Finanzierungsschlüssel		
Verkehrsgutachten	2020	100% Gemeinde		
Genehmigungsverfahren	2021			
Umsetzung	2024			
Finanzierung Massnahmenpaket				
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinden	Dritte
	1'400'000.-	-	1'400'000.-	-
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
<ul style="list-style-type: none"> — Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)) — Grünenwaldstrasse (mit Anschluss Dorfstrasse und K2 Gotthardstrasse), Schattdorf — Sanierung und Verkehrsberuhigung Adlergartenstrasse, Schattdorf — In Altdorf ist eine Tempo-30-Zone geplant, welche allerdings in der Massnahme «Planung Altdorf innerorts» integriert ist. — Die Tempo-30-Zone «Ring um Attinghausen» wird separate als Massnahme eingegeben 				

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.
Dokumente	<ul style="list-style-type: none">— Gesamtschau Verkehr Gemeinde Schattdorf (2019)— Erstfeld: XXX— Bürglen: XXX

GV4.2 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt

Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt		GV4.2
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.036; Weiterentwicklung	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Altdorf	
Beteiligte	Kanton Uri (AfT)	
Beschreibung		
<p>Quelle: AfT, Kanton Uri</p>		
Ausgangslage		
<p>Der Kanton Uri und die Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf realisieren die notwendigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen, damit die im regionalen Gesamtverkehrskonzept Urner Unterland formulierten Ziele für den Motorisierten Individualverkehr, den Öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden (Verlagerungsziel vom Durchgangsverkehr auf die neue West-Ost-Verbindungsstrasse WOV). Die Massnahmen werden auf den Realisierungszeitpunkt der WOV abgestimmt. Sie berücksichtigen dabei insbesondere die Anforderungen des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.</p> <p>Durch die Erstellung der WOV wird ein Teil der Gotthardstrasse K2, aktuell als eine eidgenössische Hauptstrasse klassiert, vom Kanton an die Gemeinde übergeben. In diesem Zusammenhang wird der Kanton die Strasse sanieren. Die geschätzten Kosten für diese Instandsetzung werden auf knapp 13 Mio. geschätzt und können als Vorleistungen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt betrachtet werden.</p>		
Inhalte		

<p>Die verkehrlichen Massnahmen wurden bereits in einem partizipativen Prozess festgelegt (Tempo-30-Abschnitte / Zonen, vgl. Plan). Die gestalterischen Massnahmen wie die Platzgestaltung im Zentrum von Altdorf (Schmiedgasse, Tellsgasse), die städtebauliche Aufwertung und weitere Massnahmen zur Strassenraumgestaltung müssen noch, unter Berücksichtigung von zahlreichen Randbedingungen und Ansprüchen, erarbeitet werden. Die Kosten dafür werden auf 1.8 Mio. Franken geschätzt. Vorgesehen ist auch hier ein partizipativer Planungsprozess. In diesem werden die Ziele definiert, der zeitliche Umsetzungsrahmen sowie der Kostenteiler festgelegt, für den Fall einer Abtretung der Ortsdurchfahrt an die Gemeinde. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt gilt es mit der Instandsetzung, welche durch den Kanton erbracht wird, gemeinsam zu planen und aufeinander abzustimmen.</p>
Zweckmässigkeit und Nutzen
Zukunftsbild <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none">— Stärkung urbanes Rückgrat— Weiterentwicklung und Stärkung lebendiger Ortskerne mit Zentrumsfunktion— Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität Entlastung Siedlungsgebiet von Verkehr durch West-Ost-Verbindung (WOV)— Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität
Teilstrategie <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none">— S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln— S3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben— S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern— V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern— V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen— V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern— V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen— V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen
Handlungsbedarf <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none">— Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern— Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern— Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren— Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen— Motorisierter Individualverkehr unter Einbezug der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen koordiniert steuern und dosieren
Nutzen/Wirkung
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern <ul style="list-style-type: none">— Verbesserung der Erreichbarkeit von dicht besiedelten, aber noch ungenügend erschlossenen Agglomerationsgebieten mit räumlich gezielten Verbesserungen für den ÖV, MIV und den Fuss- und Veloverkehr— Verbesserung des ÖV z.B. Fahrplanstabilität durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten— Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehrsangelegenheiten bei der Konzeption/Aufwertung des Strassenraums und wichtiger öffentlicher Orte WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern <ul style="list-style-type: none">— Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen— Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen <ul style="list-style-type: none">— Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und die Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern <ul style="list-style-type: none">— Reduktion negativer Emissionen durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den dicht besiedelten Räumen sowie durch verkehrsberuhigende Massnahmen
Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — AP 3G: GV3.4 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Altdorf Teil 1 (FlaMa WOV 2. Etappe) — AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) — AP 4G: GV4.9 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung — AP 4G: GV4.10 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime — AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung 			
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant		Koordinationsstand KRP	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage	
	5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd			
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
		Planungsschritte	Zeitplanung	
		Vorstudie	2020-2021	
		Vorprojekt, Machbarkeitsnachweis	2021-2022	
		Bauprojekt	2023-2024	
		Öffentliche Auflage	2025-2026	
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2020-2024	
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung	2027	
		Voraussichtlicher Baubeginn	2027	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	1'800'000.-	-	1'800'000	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	<ul style="list-style-type: none"> — Altdorf Schmiedgasse: 6'500 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 13'500 (DTV 2015) — Altdorf Turmmatt: 9'600 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 14'500 (DTV 2017) — WOV: 10'400 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute -- 			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — K2 Gotthardstrasse Altdorf innerorts – Technischer Bericht, 25.04.2020 — Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal – Synthesebericht; Kanton Uri Regierungsrat; S-ce consulting AG; 06.07.2011. — Verkehrsrichtplan Gemeinde Altdorf, 22.11.2010 — Verkehrsgutachten TEAMVerkehr, März 2016. — Hintergrundbericht zur West-Ost-Verbindung (WOV), Kanton Uri Baudirektion, 2016. 			

GV4.3 Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr

Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr		GV4.3
--	--	-------

Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Fuss- und Veloverkehr
---	---	--

Federführung	Kanton Uri (AfT)
---------------------	------------------

Beteiligte	Gemeinde Altdorf, SBB
-------------------	-----------------------

Beschreibung

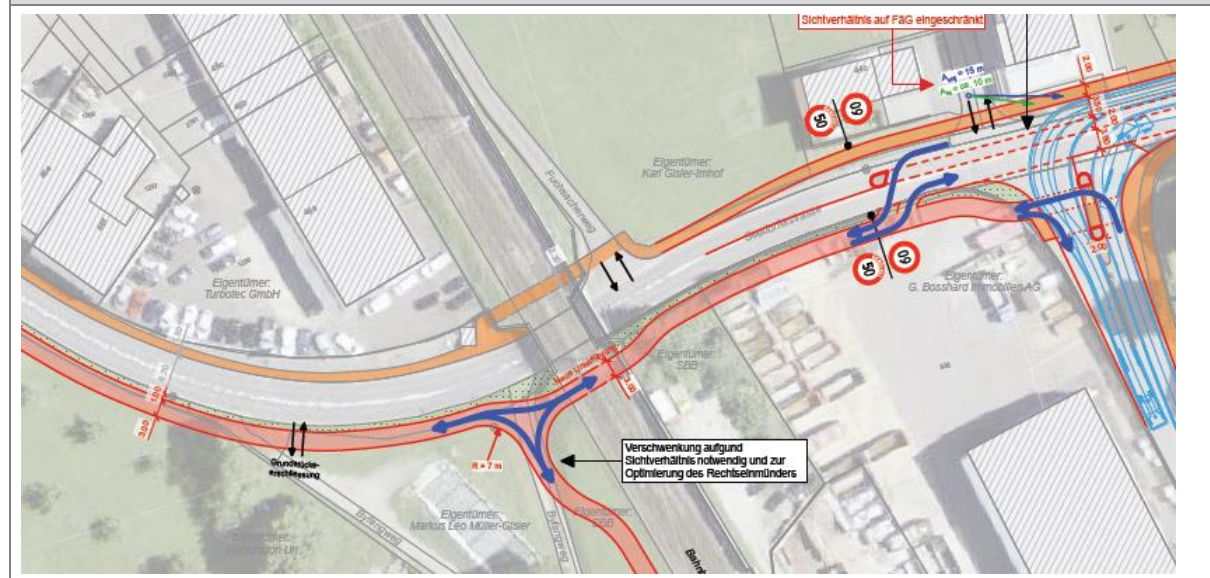


Abbildung: Studie TRATUS AG, 19.11.2018

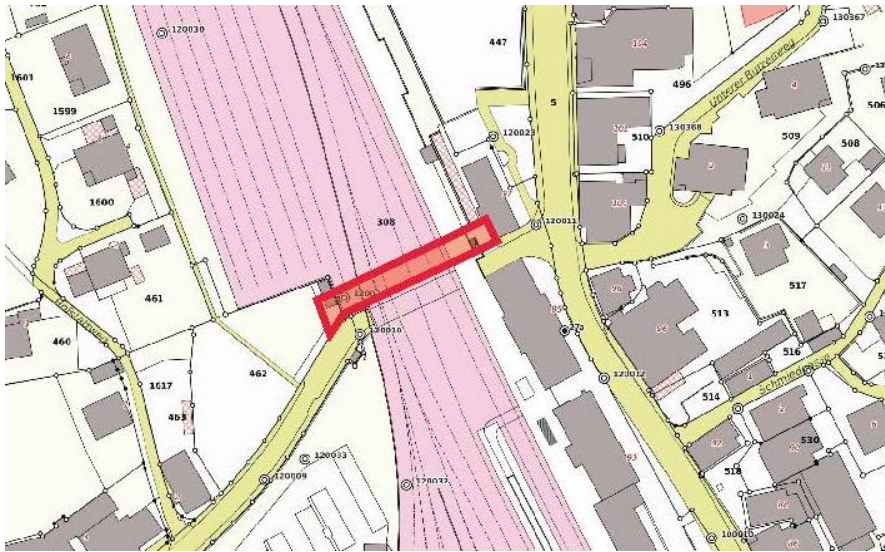


Ausgangslage
 Die bestehende Unterführung (Unterquerung SBB-Linie) ist für Velos im Mischverkehr aufgrund mangelnder Breite und mangelhafter Sichtverhältnisse sowie aufgrund der Lage in einer Kurve sehr gefährlich. Die Durchfahrt entspricht

nicht mehr den heutigen Anforderungen und Gegebenheiten und ist sowohl für den Fuss- und Veloverkehr als auch für Verkehr auf der Strasse sicherheitskritisch.		
Inhalte Die Situation wird für den Fuss- und Veloverkehr durch eine zusätzliche Unterführung südlich der Kantonsstrasse verbessert. Die separate Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf der südlichen Seite der Kantonsstrasse ermöglicht einen optimalen Anschluss für Zufussgehende und Velofahrende in Richtung Bahnhof Altdorf-West sowie von der Kornmattstrasse (Bahnhof Altdorf Ostseite) in Richtung Seedorf.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> — Dichtes, direktes und konfliktarmes Veloverkehrsnetz — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden — Vernetzte Orts- und Quartierzentren 		
Teilstrategie Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 		
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehrsnetz beheben — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern — Direkte und sichere Veloverbindungen schaffen 		
Nutzen/Wirkung WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern: <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserungen im Velonetzt durch eine Erhöhung der Attraktivität der Verbindung zwischen Altdorf und Seedorf für den Veloverkehr. WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen: <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung der Sicherheit der Unterführung/Querung des Bahntrassees insbesondere für Velofahrende 		
Bezug zu weiteren Planungen		
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— AP3G: Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Seedorferstrasse (FV3.6)	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage
Kein Bezug zum kantonalen Richtplan		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Planungsstand und Finanzierung		
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt. Vorstudie mit Variantenauswahl abgeschlossen.

	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Vorprojekt	2019-2020		
	Bauprojekt	2021-2023		
	Öffentliche Auflage, UVP etc.	2023		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2020-22		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2023		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2025		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2026-27		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	3'500'000.-	3'500'000.-	.-	.-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	— Altdorf Bauerstrasse: 6'400 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 5'370 (DTV 2017)			
Dokumente	— Vorstudie, Altdorf Veloführung Seedorferstrasse, TRATUS AG, 19.11.2018 — Variante A, favorisiert, TRATUS AG, 06.10.2020			

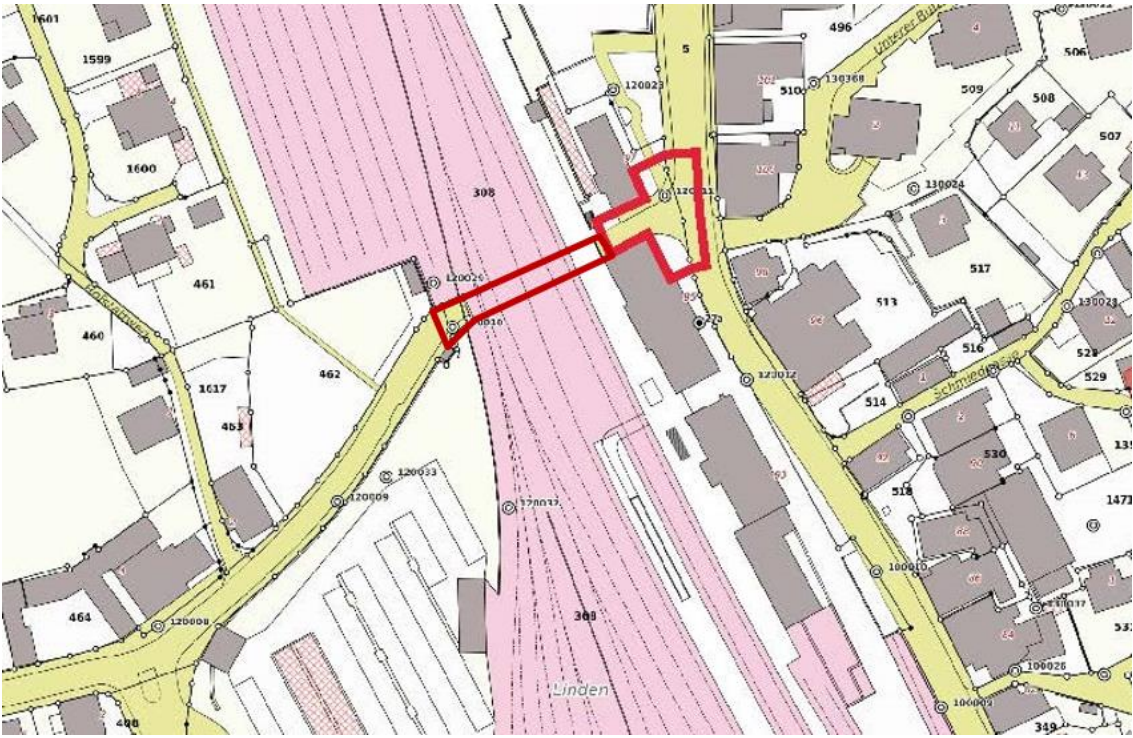
GV4.4 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Separate Personenunterführung für Fuss-/Veloverkehr

Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Separate Personenunterführung für Fuss-/Veloverkehr		GV4.4
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Weiterentwicklung GV3.11	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	SBB	
Beschreibung		
		
Ausgangslage 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 und gefährlich. Die Situation ist durch die Steigung beim Knoten Schlossbergstrasse/Gotthardstrasse unübersichtlich und erfordert unangenehmes und insbesondere im Winter gefährliches Anhalten in der Steigung. Zudem wird der Fuss- und Veloverkehr durch die engen Platzverhältnisse gefährdet.		
Inhalte Zur Querung der Bahngeleise wird eine neue Personenunterführung errichtet. Das Projekt «Separate Personenunterführung» beabsichtigt den Fuss-/Veloverkehr vom MIV zu trennen und so die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Der Kredit von 1.8 Mio. für die separate Personenunterführung wurde 2019 genehmigt. Der aktuelle Stand ist Auflageprojekt, zum Teil bereits Ausführungsprojekt. In Absprache mit der SBB wird das Projekt «Personenunterführung Schlossbergstrasse» zusammen mit dem SBB-Sanierungsprojekt der «Unterführung Schlossbergstrasse» (Sanierung Brückenplatte) im Jahr 2023 ausgeführt.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		

Zukunftsbild								
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:								
<ul style="list-style-type: none"> — Stärkung urbanes Rückgrat — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität 								
Teilstrategie								
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:								
<ul style="list-style-type: none"> — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V5: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 								
Handlungsbedarf								
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:								
<ul style="list-style-type: none"> — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen — Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren 								
Bezug zu weiteren Planungen								
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — Abstimmung mit Aufwertung Gotthardstrasse Erstfeld (GV3.9) und Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM3.3) — Unterführung Schlossbergstrasse, Umgestaltung Strassenraum (GV4.5) — Fuss- und Veloweg Dayweg (Etappe 1 & 2) (FV4.2) 							
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage Kantonaler Richtplan: Festsetzung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 2.1-4 Siedlungs- und Zentrenstruktur Erstfeld als Tor zum oberen Reusstal“						
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.							
Planungsstand und Finanzierung								
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Planungsschritte</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vorstudie</td> <td>bis 2021</td> </tr> <tr> <td>Gespräche mit Grundeigentümern</td> <td>2021/2022</td> </tr> <tr> <td>Baubewilligung</td> <td>2021/2022</td> </tr> </tbody> </table>		Planungsschritte	Zeitplanung	Vorstudie	bis 2021	Gespräche mit Grundeigentümern	2021/2022
Planungsschritte	Zeitplanung							
Vorstudie	bis 2021							
Gespräche mit Grundeigentümern	2021/2022							
Baubewilligung	2021/2022							
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte <input checked="" type="checkbox"/> Projektierung <input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung <input type="checkbox"/> Finanzierung	Zeitplanung 2021 2021/2022 2021/2022						

	Voraussichtlicher Baubeginn	2023		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme <i>(vorzeitiger Baubeginn; abgestimmt mit Bund)</i>	2023		
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	2'500'000.-	-	2'500'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild Gemeinde Erstfeld, Wanner&Partner, 18.02.2014. — Oberdorf Erstfeld – Entwicklungsstudie, Brandenburg & Müller Architekten ETH/SIA (im Auftrag Kanton Uri), 28.08.2015. 			

GV4.5 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Umgestaltung Strassenraum

Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Umgestaltung Strassenraum		GV4.5
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Weiterentwicklung (GV3.11)	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	Kanton Uri (Aft), SBB	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
<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 und gefährlich. Die Situation ist durch die Steigung beim Knoten Schlossbergstrasse/Gotthardstrasse unübersichtlich und erfordert unangenehmes Anhalten in der Steigung.</p> <p>Mit dem Bau der neuen, separaten Personenunterführung (GV4.4) fällt der Fuss- und Veloverkehr weg. Entsprechend kann der Strassenraum neu und sicherer gestaltet werden. Künftig kann der MIV auf der gesamten Strecke kreuzen. Die Massnahmen erfolgen zusammen mit der Umsetzung der Multimodalen Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM4.1) und dessen vorgezogenen Testplanung (GV4.14).</p> <p>Mit der Massnahme wird folgendes Ziel verfolgt: Verbesserung der Strassensicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und den MIV.</p>		
Inhalte		

Durch die neue Personenunterführung und die Entflechtung des MIV und Fuss- und Veloverkehrs, wird der Gehweg in der heutigen Unterführung nicht mehr benötigt. Das bestehende Trottoir wird in der Unterführung und den jeweiligen östlichen und westlichen Anschlusspunkten rückgebaut. Entsprechend wird der Strassenraum in und ausserhalb der Unterführung umgestaltet, respektive verbreitert. In Anbetracht mit der Neugestaltung der Gotthardstrasse (IM4.1) wird die Einfahrt/Zufahrt in die Gotthardstrasse optimiert und mit einer Trottoirüberfahrt versehen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:

- Stärkung urbanes Rückgrat
- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern
- V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen
- V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern
- V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen
- V7: Vernetztes Mobilitätsangebot schaffen und bekanntmachen

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren
- Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume
- Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr beheben
- Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen
- Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren
- Multimodale Drehscheiben weiter aufwerten

Nutzen/Wirkung

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:

- Verbesserungen im Velonetz durch eine Optimierung der Gleisquerung
- Förderung der Intermodalität durch die Optimierung der Verknüpfung von Veloverkehr und öffentlichem Verkehr

WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Bezug zu weiteren Planungen

Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen

- AP4G: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum (GV4.15)
- AP4G: Umgestaltung Gotthardstrasse – Erstfeld: Umsetzung BGK Gotthardstrasse (GV4.11)
- AP4G: Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld: Separate Personenunterführung für Fuss-/Veloverkehr (GV4.4)
- AP3G: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM3.3)

Bezug zum kantonalen Richtplan

Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage

Kantonaler Richtplan: Festsetzung 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte 2.1-4 Siedlungs- und Zentrenstruktur „Erstfeld als Tor zum oberen Reusstal“

Umweltverträglichkeit

Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.

Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2			
<input type="checkbox"/> 3				
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Vorstudie, Vorprojekt	2020		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2021-2023	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2025	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzierung	2025	
	Voraussichtlicher Baubeginn		2023 - 2026	
Voraussichtliche Inbetriebnahme		2028		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	260'000.-	-	260'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Anpassung Einlenker Schlossbergstrasse, Erstfeld, Grobkostenschätzung vom 23.10.2020, Synaxis AG — Anpassung Strassenraum Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld, Grobkostenschätzung vom 11.11.2020, Synaxis AG 			

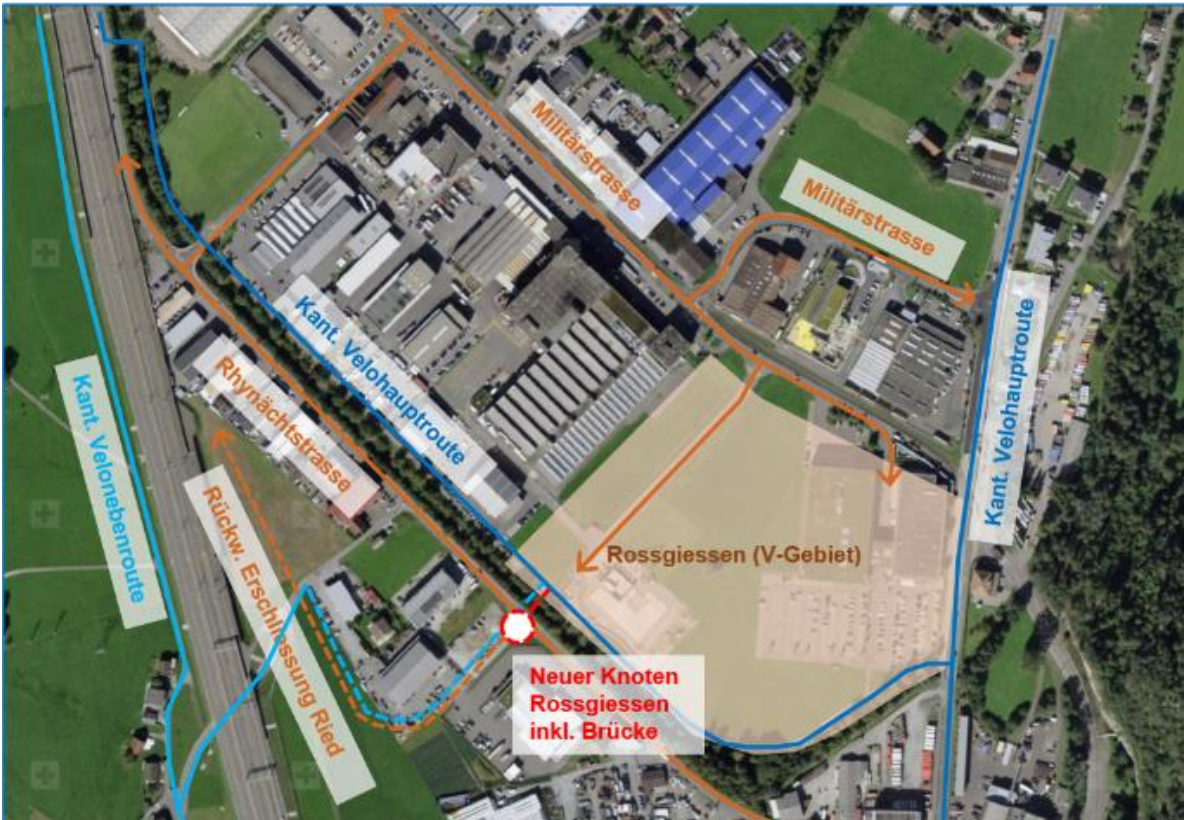
GV4.6 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr

Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr		GV4.6
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Erschliessungsstrasse
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	Kanton Uri (Aft)	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Die Rynächstrasse (Kantonsstrasse K24) stellt als Zubringer zur geplanten West-Ost-Verbindung ein wichtiger Bestandteil im Gesamtverkehrskonzept des Unteren Reusstals dar. Eine hohe Leistungsfähigkeit der Rynächstrasse ist eine der Voraussetzungen für das Funktionieren des Verkehrssystems. Zurzeit münden alle Betriebe im nördlichen Teil der Rynächstrasse direkt in die Rynächstrasse ein. Diese Erschliessungen führen bereits heute zu Konflikten und Sicherheitsmängeln bei der Zu- und Wegfahrt dieser Betriebe für den Personen- und Logistikverkehr. Teilweise erfolgt die Be- und Entladung von Lastwagen direkt auf der Rynächstrasse. Verschieden Betriebe planen zudem Erweiterungen. Diese sind mit der bestehenden Erschliessung nicht mehr vereinbar.</p> <p>Um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit als Zubringer für die West-Ost-Verbindung zu gewährleisten, sollen die Betriebe möglichst rückwärtig erschlossen werden. Dadurch wird das Industrie- und Gewerbegebiet Ried sicherer und effizienter erschlossen. Der Fuss- und Veloverkehr wird an verschiedenen Stellen verbessert. Er soll vom motorisierten Verkehr getrennt geführt werden und es sollen lückenlose Verbindungen an das kantonale Fuss- und Velowegnetz geschaffen werden. Auch das Gebiet westlich des Bahndammes, welches ein Naherholungsgebiet der Gemeinde Schattdorf darstellt, soll für den Fuss- und Veloverkehr sicher und attraktiv mit dem kantonalen Netz verbunden werden. Die Anpassung der Erschliessung des Gewerbegebiets stützt sich auf das Entwicklungskonzept ESP Schattdorf.</p>		

Inhalte													
<p>Um das Gewerbegebiet rückwärtig zu erschliessen wird der bestehende Anschluss der Riedstrasse von der Rhyächtstrasse für den MIV getrennt und durch einen neuen Knoten (Knoten Rossgiessen) südöstlich davon ersetzt. Eine neue Strasse bzw. die Anpassung der bestehenden Strasse erschliesst die Liegenschaften im Gewerbegebiet rückwärtig vom Osten. Die Riedstrasse wird verschmälert und dient nur noch als Stichstrasse zur Erschliessung einzelner Liegenschaften. Entlang der Riedstrasse entsteht ein Fussgängerbereich.</p>													
Zweckmässigkeit und Nutzen													
Zukunftsbild													
<p>Die Massnahme entspricht folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Schaffung eine dichten, direkten und konfliktarme Fuss- und Veloverkehrsnetz — Förderung attraktiver Naherholungsschwerpunkte und Erschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr 													
Teilstrategie													
<p>Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 													
Handlungsbedarf													
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fördern — Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln minimieren — Stärkung der Naherholungsfunktion 													
Nutzen/Wirkung													
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen den Verkehrsteilnehmenden — Verbesserungen im Fuss- und Velowegnetz durch die neue Erschliessungssituation sowie die Optimierung der Querung Rynächtstrasse — Sicherstellung einer guten Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr im Entwicklungsgebiet <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende 													
Bezug zu weiteren Planungen													
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table border="0"> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Abschnitt / Kapitel: Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8).</p>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.												

Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2			
<input type="checkbox"/> 3				
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Abschluss Planungsstudie	2021		
	Vorprojekt, Volksabstimmung	2022		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2023-2024		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2024		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024-2025		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2024-2027		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	4'000'000.-	-	4'000'000	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	<u>Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten.</u>			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild 2016 — Kommunaler Verkehrsrichtplan Schattdorf (2017) — Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (2019) — Gesamtschau Verkehr Gemeinde Schattdorf (2019) — Finanzplan Gemeinde Schattdorf 			

GV4.7 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen

Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen		GV4.7
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Erschliessungsstrasse
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	Kanton Uri (AFT)	
Beschreibung		
		
Abbildung: Lage Knoten Rossgiessen und Brücke im ESP Schattdorf		
Ausgangslage		
<p>Im Gebiet Rossgiessen befindet sich das Einkaufszentrum Tellpark. Daneben besteht eine grössere unbebaute Fläche, welche der Industriezone angehört. Das Gebiet Rossgiessen wird im AP zudem als Verdichtungsgebiet bezeichnet und ist Teil des ESP Schattdorf. Im Gebiet Rossgiessen sollen verkehrsentensive Nutzungen konzentriert werden. Es handelt sich gemäss kantonalem Richtplan um den einzigen Standort im Kanton an dem neue verkehrsentensive Einrichtungen zulässig sind (vgl. Kapitel 4.6-1 Kantonaler Richtplan). Das Gebiet wird heute über den Knoten Militärstrasse bzw. den Knoten Kastelen erschlossen. Ein direkter Zugang ab der Gotthardstrasse ist nicht möglich. Der Bau eines Knoten «Tellpark» wird gemäss Gesamtschau Verkehr Schattdorf (Gemeinde Schattdorf, 2019) u.a. aufgrund der sub-optimalen Situation für Velofahrer nicht weiterverfolgt. Diverse Studien haben gezeigt, dass ein Kreisell Rossgiessen erforderlich wird, wenn das Gebiet Rossgiessen mit verkehrsentensiven Nutzungen überbaut wird (vgl. Gesamtschau</p>		

<p>Verkehr Schattdorf, Anhang C). Dies, weil dann die Knoten Kastelen und Militärstrasse nicht mehr genügend leistungsfähig sind. Ein neuer Anschluss an die Rynächtstrasse im Bereich Rossgiessen entlastet also auch den Knoten Kastelen und trägt zur Erschliessung des Gewerbe- und Industriegebietes bei. Dadurch wird der Verkehrsfluss auf der Rynächtstrasse sichergestellt und die Wirkung der WOV unterstützt. Der Kreisell ermöglicht zudem eine für den Fuss- und Veloverkehr optimale Querung der Rynächtstrasse und der Stillen Reuss. Gleichzeitig kann damit eine Netzlücke im kantonalen Velonetz geschlossen werden.</p>													
<p>Inhalte</p> <p>Die Massnahme beinhaltet die Aufwertung des Knotens Rossgiessen (geplant als Kreisell) inklusive einer Brücke über die Stille Reuss, welche das Gebiet Rossgiessen erschliesst. Aufgrund des Hochwasserschutzes muss der Kreisell um ca. 1 m angehoben werden, was erhebliche Mehrkosten gegenüber einem einfachen Kreisell bedeutet. Zusätzlich soll in Zusammenhang mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs und der Anpassung des Busbetriebs in der Agglomeration entlang der Rynächtstrasse eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich des Kreisells realisiert werden.</p>													
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>													
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme entspricht folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Schaffung eine dichten, direkten und konfliktarme Fuss- und Veloverkehrsnetz 													
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 													
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitszonen möglichst direkt an übergeordnetes Strassennetz anbinden — Regionales Gesamtverkehrssystem etappiert auf übergeordnete Entwicklungen anpassen — Schwachstellen beheben und Fussverkehrsnetz vervollständigen/verdichten — Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen 													
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen den Verkehrsteilnehmenden — Verbesserungen im Fuss- und Velowegnetz durch die neue Erschliessungssituation sowie die Optimierung der Querung Rynächtstrasse — Sicherstellung einer guten Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr im Entwicklungsgebiet <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende 													
<p>Bezug zu weiteren Planungen</p>													
<p>Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> — S4.5 ESP Schattdorf — GV4.6 Rückwärtige Erschliessung Ried — GV4.8 Aufwertung Militärstrasse Schattdorf 												
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<table border="0"> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Abschnitt / Kapitel: Kapitel 4.6-1 hält fest, dass neue verkehrsentensive Einrichtungen nur im Gebiet Rossgiessen zulässig sind. Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die</p>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												

	Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8). Zum Knoten Rossgiessen ist hingegen kein spezifischer Richtpläneintrag vorhanden.			
Umweltverträglichkeit	Abstimmung mit Hochwasserschutz im Rahmen der Projektierung. Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3			
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Abschluss Planungsstudie	2021		
	Vorprojekt, Volksabstimmung	2022		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2023-2024		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2024		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024-2025		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2024-2027		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	5'800'000.- (5'700'000.- Kreisel und Brücke; 100'000.- Bushaltestelle)	100'000 (Bushaltestelle) Weitere Beteiligung noch nicht abschliessend vereinbart. Zusage zu einem Kostenteiler von der Baudirektion vorhanden, Höhe im Rahmen der Projektierung zu klären.	5'700'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild 2016 — Kommunalen Verkehrsrichtplan Schattdorf (2017) — Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (2019) — Gesamtschau Verkehr Gemeinde Schattdorf (2019), inkl. Kapazitätsabschätzungen — Finanzplan Gemeinde Schattdorf 			

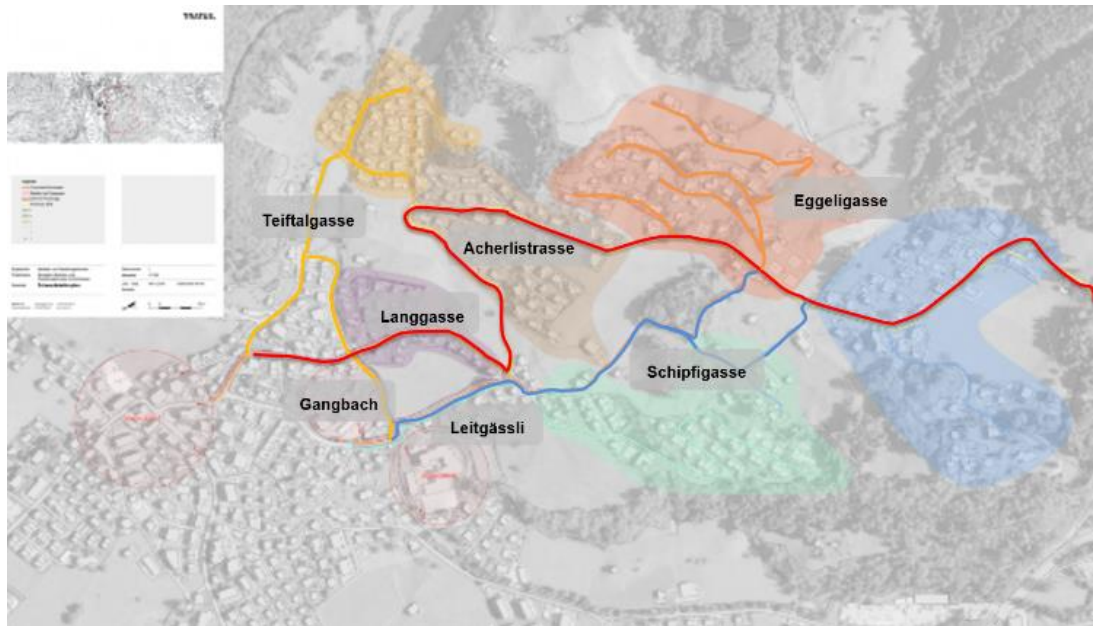
GV4.8 Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung

Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung		GV4.8
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Die Militärstrasse erfüllt eine wichtige Funktion als Sammel- und Erschliessungsstrasse für den Schwer- sowie den motorisierten Individualverkehr. Sie ist Bestandteil einer zentralen Achse, welche sich über die bestehenden Knoten hinaus, parallel zum Werkgleis durch das gesamte Arbeitsplatzgebiet zieht. Zukünftig soll die Militärstrasse weiterhin als multifunktionaler Verkehrsträger dienen.</p> <p>Im Jahr 2020 wurden Bauarbeiten (Sanierung Umfahrungsstrasse, gehbehindertengerechte Umgestaltung der Haltestelle Chastelen und Ausstattung Fussgängerquerung mit Mittelinsel) ausgeführt, welche als wichtige Vorleistungen zur schrittweisen Umsetzung des Gesamtprojekts beitragen:</p>		
Inhalte		
<p>Die Militärstrasse soll auf der gesamten Achse raumplanerisch und städtebaulich aufgewertet werden, so dass eine belebte und identitätstiftende Hauptachse „Magistrale“ entstehen kann. Die Aufwertung bezieht sich auf den Perimeter Eingang Ruag-Areal – Knoten Rüttistrasse bis und ohne Knoten Arthur Weber, Dätwyler, Einkaufszentrum.</p> <p>Inhalt der vorliegenden A-Massnahme: Zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sollen an der Militärstrasse einschliesslich der beiden Knoten (Abzweiger RUAG-Areal/Rüttistrasse und Abzweiger Tellpark) Massnahmen umgesetzt werden. Die Massnahmen beinhalten eine erhebliche Umgestaltung der Knotengeometrien zugunsten der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fussverkehr. Ebenfalls werden die Strassenquerungen sicherer gestaltet. Mit der neuen Knotengeometrie beim Knoten RUAG-Areal/Rüttistrasse soll dem Schleichverkehr über die Rüttistrasse entgegengewirkt werden. Dabei ist die wichtige Erschliessungsfunktion für das Arbeitsplatzgebiet (motorisierter Individualverkehr, Schwerverkehr und Werkgleis) zu berücksichtigen.</p>		

<p>Im C-Horizont vorgesehen ist die Strassenraumgestaltung Militärstrasse im Abschnitt Dätwyler: Die Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes der Militärstrasse beziehungsweise der gesamten Achse durch das Arbeitsplatzgebiet ist von verschiedenen Faktoren abhängig (Zugänglichkeit RUAG-Areal, Entwicklungsabsichten der angrenzenden Betriebe). Konkrete Massnahmen zu diesem Schritt werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt. Es bietet sich an, die Entwicklungsvorstellung mit einer Projektstudie zu konkretisieren und mittels Rahmen- oder Sondernutzungsplanung verbindlich festzulegen. Der gesamte Prozess soll unter Mitwirkung und Berücksichtigung der Interessen der ansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe erfolgen.</p>													
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>													
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 													
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 													
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Hochwertige und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern — Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln minimieren 													
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen den Verkehrsteilnehmenden <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit 													
<p>Bezug zu weiteren Planungen</p>													
<p>Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen</p>	<p>— Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.))</p>												
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<table border="0"> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Kein Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.</p>												
<p>Planungsstand und Finanzierung</p>													
<p>Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)</p>	<table border="0"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> 1</td> <td rowspan="3">Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 2</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 3</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3								
<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.												
<input type="checkbox"/> 2													
<input type="checkbox"/> 3													

	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Vorprojekt	2020-2023		
	Bauprojekt und Auflage	2021-2024		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021-2024		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2021		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2022		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	3'000'000.-	-	3'000'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild 2016 — kommunaler Verkehrsrichtplan Schattdorf (2017) — Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (2019) — Gesamtschau Verkehr Gemeinde Schattdorf (2019) — Finanzplan Gemeinde Schattdorf 			

GV4.9 Acherli, Schattdorf: Verbesserung der Sicherheit und Fuss- und Veloverkehrssituation

Acherli, Schattdorf: Verbesserung der Sicherheit und Fuss- und Veloverkehrssituation		GV4.9
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Schattdorf	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
<p>Das Acherli ist eine begehrte Wohnlage und zugleich Naherholungsgebiet der Gemeinde Schattdorf. Die heutige Verkehrserschliessung stammt aus den Sechzigerjahren und ist nicht mehr zeitgemäss. Heute erschliessen die Langgasse und die Acherlistrasse mehrere Wohnquartiere und das Haldi, sind Schulweg, kommunaler Wanderweg und beliebter Bikeweg gleichzeitig. Beide Gemeindestrassen entsprechen in ihrer Ausgestaltung und Funktion nicht mehr den heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die Defizite wurden auch im Rahmen der Fussverkehrs-Schwachstellenanalyse festgestellt. Die Massnahme nimmt Bezug auf die Schwachstelle SC01.</p>		
Inhalte		
<p>Die Gemeinde erarbeitet aktuell ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für das Acherli. Auf der Basis des BGK soll eine Aufwertung des Strassenraums und eine Verbesserung der Sicherheit erfolgen. Insbesondere soll auch die Situation für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Die Massnahme beinhaltet zwei Teile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufwertung Strassenraum / Sicherheitsverbesserungen (Kosten: CHF 900'000.-) <p>Die Verkehrssicherheit wird verbessert zudem sind verschiedene Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Dies umfasst: diverse Anpassungen an der Signalisation- und Verkehrsführung für den Fuss- und</p>		

<p>Veloverkehr sowie zur Verkehrsberuhigung, sicherheitsrelevante Strassenraumaufweitungen für Kreuzungsstellen und Trottoir, Verbesserung der Beleuchtung, diverse Fussgängerquerungen.</p>		
<p>2. Verbesserung Fussgängererschliessung (Kosten: CHF 1'150'000.-) Da entlang der bestehenden Strassen kein Platz für eine durchgehende und sichere Fussgängerführung vorhanden ist, wird die Fussgängererschliessung über separate, direkte Wege abseits der Langgasse und der Acherlistrasse geführt (u.a. Leitgässli und Schipfigässli). Dazu sind die bestehenden Wege und Trampelpfade für den Fussverkehr auszubauen. Dies umfasst: Fusswegbefestigungen und -verbreiterungen, Absturzsicherungen, Handläufe, Beleuchtung.</p> <p>Als Vorleistung und zur optimalen Nutzung von Synergien werden 2021 in Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Gangbach der bestehende Trampelpfad ausgebaut und mit einer Absturzsicherung, einem Handlauf sowie einer Beleuchtung ausgestattet (Kosten: CHF 240'000.-)</p>		
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>		
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 		
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 		
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern 		
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verringerung von Konfliktpotenzialen zwischen den Verkehrsteilnehmenden — Verbesserungen im Fusswegnetz durch die Aufwertungen und Ausbau der Trampelpfade zu Fusswegen <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit insbesondere für den Fussverkehr 		
<p>Bezug zu weiteren Planungen</p>		
<p>Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen</p>	<p>-</p>	
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<p>Richtplanrelevant</p> <p><input type="checkbox"/> Ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Ausgangslage</p>
	<p>Kein Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.</p>	
<p>Planungsstand und Finanzierung</p>		
<p>Planungsstand</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>	<p>Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl.</p>

(Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 3	Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Erarbeitung BGK	2021-2022		
	Vorprojekt / Volksabstimmung	2021-2022		
	Bauprojekt und Auflage	2022-2023		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021-2022		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2022-2023		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2021-2023		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Ab 2025		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	2'050'000.-	-	2'050'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel- Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild 2016 — Kommunaler Verkehrsrichtplan Schattdorf (2017) — Gesamtschau Verkehr Gemeinde Schattdorf (2019) — Finanzplan Gemeinde Schattdorf — Massnahmenplan Betriebs- und Gestaltungskonzept Langgasse / Acherlistrasse 29.10.2019 GR-Beschluss 			


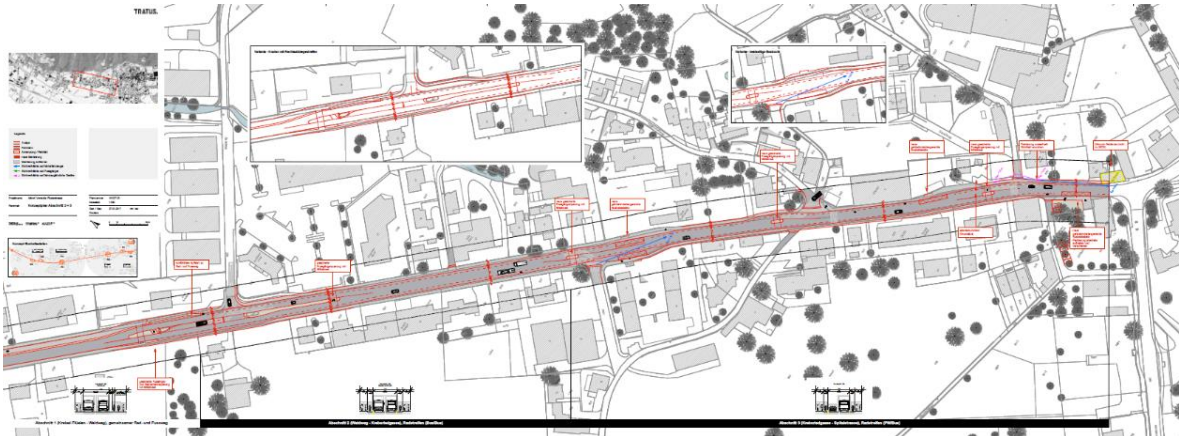
GV4.10 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf

Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf		GV4.10
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Kapazität Strasse
Federführung	Kanton Uri (Aft und VD)	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf	
Beschreibung		
Abbildung: Übersicht Gebiet Werkmatt, Sonderbauvorschriften QGP Werkmatt		
Ausgangslage		
<p>Die Werkmatt Uri mit einer Fläche von rund 120'000 m2 und einem Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf. Die Versorgung mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrserschliessung wurden in einer ersten Etappe an die neuen Kapazitäten und die aktuellen Vorschriften angepasst. Somit stehen seit 2018 in der südlichen Arealhälfte, beim zukünftigen Halbanschluss A2, baubereite und erschlossene Parzellen zum Verkauf bereit.</p>		
Inhalte		
<p>Mit der fortschreitenden Entwicklung soll in einer zweiten Erschliessungsetappe auch die nördliche Arealhälfte erschlossen werden. Damit kann die Entwicklung des Verdichtungsgebiets mit dem Potenzial von 1350 – 1960 Arbeitsplätze (siehe Massnahme S.4.2.2) vorangetrieben werden. Grundsätzlich ist die Entwicklung des Gebiets von Süden nach Norden vorgesehen. Jedoch sind gerade auch die nördlichen Parzellen für diverse Interessenten von besonderem Interesse. Mit der zweiten Erschliessungsetappe können die Voraussetzungen für die erfolgreiche Ansiedlung von Unternehmen zur Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen weiter gesteigert werden.</p> <p>Die zweite Erschliessungsetappe umfasst insbesondere die Fertigstellung der Eyschachenstrasse inklusive eines getrennten Wegs für den Fuss- und Veloverkehr. Sie entspricht dem genehmigten und behördenverbindlichen QGP. Das Verkehrskonzept stellt eine gute Erschliessung des Areals mit direktem Anschluss auf den Autobahn-Halbanschluss A2 sowie auf die West-Ost-Verbindung sicher. Ebenfalls wird eine abgestimmte arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszonen mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht. Seit November 2019 steht dem Fuss- und Veloverkehr lediglich eine provisorische Velo- und Fussgängerverbindung über das Areal Werkmatt zur Verfügung. Die geplante Begegnungszone wertet die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich auf und schliesst das Areal via Reussacherstrasse an den</p>		

Kantonsbahnhof Altdorf an. Weiter ermöglicht die im Plan enthaltene Entwicklung einer Bushaltestelle an der Eyschachenstrasse auch einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr.													
Zweckmässigkeit und Nutzen													
Zukunftsbild													
Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitsplatzschwerpunkt Urner Talboden — Attraktive Arbeitsplatzgebiete, die direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind — Attraktiv und durchlässig gestaltete Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden — Dichtes, direktes und sicheres Fuss- und Velowegnetz 													
Teilstrategie													
Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — S3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben — V1: Potenzial der multimodalen Drehscheiben nutzen — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern 													
Handlungsbedarf													
Die Massnahme entspricht folgendem Handlungsbedarf: <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitszonen möglichst direkt an übergeordnetes Strassennetz anbinden — Fussverkehrsnetz vervollständigen/verdichten — Direkte Verbindungen für den Veloverkehr schaffen und Veloinfrastrukturen ausbauen 													
Nutzen/Wirkung													
<p>WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verbesserung des Gesamtverkehrssystems durch Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf Verkehrsentwicklung — Verbesserung des Strassennetzes durch Anbindung des Entwicklungsgebiets an übergeordnetes Strassennetz — Verbesserung im Langsamverkehr durch Ergänzung der Fuss- und Veloverbindungen <p>WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit durch optimale Gestaltung und Strassenführung sowie Aufwertung bestehender Strassenräume für Fuss- und Veloverkehr <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</p> <ul style="list-style-type: none"> — Reduktion negativer Emissionen durch Konzentration der Arbeitsplätze in ESP und direkte Anbindung an übergeordnetes Netz 													
Bezug zu weiteren Planungen													
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> — üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf-Süd (AP 3G) — MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) (AP 3G) — S4.5.1 Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf (AP 4G) — S4.5.2 Urner Talboden, Sektor Werkmatt (AP 4G) — FV4.4 Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: erstellung Fuss-/Veloweg (AP 4G) 												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table border="0"> <tr> <td>Richtplanrelevant</td> <td>Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Die Massnahme dient der verkehrlichen Erschliessung des ESP Urner Talboden. Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt darunter auch das Standortprofile sowie die Grundsätze für die Umsetzung. (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 und 4.3-3).</p>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												

Umweltverträglichkeit	Umweltverträglichkeit wurde im Rahmen der Erarbeitung des QGPs geprüft und wird entsprechend umgesetzt.			
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3			
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Regierungsratsbeschluss zur Genehmigung des Bauprojekts Strassen- und Werkleitungsinfrastruktur Werkmatt	2016		
	Erste Erschliessungsetappe umgesetzt	2018 - 2019		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2022/2023		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2022/2023		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2023		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2025		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total 8'500'000.-	Kanton 8'500'000.-	Gemeinde -	Dritte: -
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vor-Projekt, Vorstudie, usw.), Zitierungs-Bsp.: — Vorprojekt Strassenraum XY, Gemeinde XY 3. März 2015. Ingenieurbüro xy.			

GV4.11 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung

Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung		GV4.11
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmekategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Kanton Uri (Aft)	
Beteiligte	Gemeinde Altdorf	
Beschreibung		
 <p>A detailed plan view map of Flüelerstrasse in Altdorf. The map shows the street layout with buildings, trees, and the proposed road modifications highlighted in red. Red lines indicate the new road alignment and lane configurations. Various annotations and callouts are present throughout the map, providing specific details about the planned changes. A legend in the bottom left corner explains the symbols used.</p>		
Abschnitt 1		
 <p>A detailed plan view map of Flüelerstrasse in Altdorf, showing a closer view of the road layout and proposed changes. The map highlights the new road alignment and lane configurations in red. It includes annotations and callouts for specific details. A legend in the bottom left corner explains the symbols used.</p>		
Abschnitt 2, 3		
Ausgangslage		
<p>Die aktuelle Gestaltung der Flüelerstrasse ist stark verkehrsorientiert. In einer Analyse wurden diverse Schwachstellen insbesondere betreffend mangelnder Verkehrssicherheit erkannt. Mit dem Bau der neuen WOV-Strassenverbindung und der Umlegung der Schweizerischen Hauptstrassen H2 und H17 erhält die Flüelerstrasse eine untergeordnete Funktion und kann siedlungsorientiert umgestaltet werden. Dies trägt auch zur Umsetzung des Q-Gebiets (vgl. S4.3) bei.</p>		
Inhalte		
<p>Die Umgestaltung der Flüelerstrasse hat eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsträger zum Ziel. Die geplante Verkehrsführung ist den oben dargestellten Plänen zu entnehmen. Durch die Umgestaltung sollen neue, sichere Fussgängerquerungen errichtet werden und Sichtverhältnisse verbessert werden. Weiter wird die Situation für den Fuss- und Veloverkehr optimiert und die Konflikte mit dem MIV minimiert. Zwischen Ortskern und der Verzweigung</p>		

Flüelerstrasse / Waldweg ist ein Radweg geplant, danach wird der Fuss- und Veloverkehr gemeinsam aber separiert vom MIV geführt.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild und Ziele		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:		
<ul style="list-style-type: none"> — Qualitativ hochwertige Siedlungsstruktur — Vernetzte Orts- und Quartierzentren — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Schaffung eines dichten, direkten und konfliktarme Veloverkehrsnetz — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belegung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> — Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Bevölkerungsgruppen fördern — Konsequente Weitführung der Veloförderung — Direkte und sichere Verbindungen für den Veloverkehr schaffen — Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln minimieren — Siedlungsorientierte und qualitativ hochwertige Aufwertung der Verkehrsräume 		
Nutzen/Wirkung		
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern:		
— Verbesserungen im Velonetz durch eine Erhöhung der Attraktivität der Verbindung der Ortskerne		
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen:		
— Erhöhung der objektiven und subjektive Sicherheit für Velofahrende		
Bezug zu weiteren Planungen		
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— AP3G: Umgestaltung Orstdurchfahrt Altdorf Teil 1 (GV3.4)	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage
	Kein Bezug zum kantonalen Richtplan	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Planungsstand und Finanzierung		
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt. Eine Vorstudie ist vorhanden.

	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Vorstudie	2017		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	<input type="checkbox"/> Projektierung	2026-2029		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2029		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2031		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2033		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	15'000'000.-	15'000'000.-	-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Altdorf, Gotthardstrasse: 11'044 Fahrzeuge / Tag (DTV 2018), 9'400 Fz./ Tag (DTV 2025)			
Dokumente	—			

GV4.12 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime

Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime		GV4.12
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input checked="" type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Verkehrsmanagement
Federführung	Gemeinde Altdorf	
Beteiligte	Kanton Uri (AfT), Parkgaragenbetreiber (Winkel)	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Der behördenverbindliche Verkehrsrichtplan der Gemeinde Altdorf fordert eine Entlastung des Rathausplatzes vom MIV. Der Parkplatz Winkel und das Parkhaus Schützenmatt sollen nicht mehr über das Dorfzentrum, sondern direkt ab der Peripherie erschlossen werden.</p>		
Inhalte		
<p>Der Gemeinderat beabsichtigt, auf der Marktgasse ein Teilfahrverbot zu signalisieren. Für Anwohnende, Zulieferer und Notfallfahrzeuge bleibt die Durchfahrt gestattet. Falls sich die Signalisation als zu wenig wirkungsvoll erweist, werden beispielsweise versenkbare Poller oder weitere Massnahmen zur Kontrolle von Verkehrsströmen nachgerüstet. Weiter gilt es, Schleich- respektive Ausweichverkehr in umliegenden Strassen (z.B. Höfligasse) mit allfälligen flankierenden Massnahmen zu unterbinden. Für die Umsetzung der geplanten Teilspernung der Marktgasse benötigt die Gemeinde ein Fahrwegrecht durch die Parkhaus Schützenmatt. Die entsprechenden Verhandlungen mit der Auto-parking Schützenmatte AG werden zurzeit geführt. Die Umsetzung wird mit der Inbetriebnahme der West-Ost-Verbindung erfolgen, entsprechend ist die Zeitplanung abhängig von der WOV. Eine Umsetzung vor 2028 ist insbesondere auch mit Blick auf die laufenden Verhandlungen betreffend Fahrwegrecht nicht realistisch.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stärkung urbanes Rückgrat — Weiterentwicklung und Stärkung der Ortskerne mit Zentrumsfunktion 		

<ul style="list-style-type: none"> — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Entlastung des Siedlungsraums vom MIV 									
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 									
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken — Hochwertige, attraktive und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fördern — Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren 									
Bezug zu weiteren Planungen									
Bezug/Abgrenzung weitere Massnahmen	— AP4G: Planung Altdorf innerorts								
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP							
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage							
Kein Bezug zum kantonalen Richtplan									
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.								
Planungsstand und Finanzierung									
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.							
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">Planungsschritte</th> <th style="width: 30%;">Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Konzeptstudie</td> <td>2019/20</td> </tr> <tr> <td>Öffentliche Mitwirkung / Infoveranstaltung</td> <td>2020</td> </tr> <tr> <td>Amtsblattpublikation</td> <td>2025/26</td> </tr> </tbody> </table>		Planungsschritte	Zeitplanung	Konzeptstudie	2019/20	Öffentliche Mitwirkung / Infoveranstaltung	2020	Amtsblattpublikation
Planungsschritte	Zeitplanung								
Konzeptstudie	2019/20								
Öffentliche Mitwirkung / Infoveranstaltung	2020								
Amtsblattpublikation	2025/26								
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte								
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025/26							
	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026/27							
	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2027							
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028							
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028/29							


Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	70'000.-	-	70'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	—	Aldorf Schmiedgasse: 6'500 Fahrzeuge / Tag (DTV 2025), heute 13'500 (DTV 2015)		
Dokumente	—	Verkehrerschliessungskonzept Dorfkern, Gemeinde Aldorf, 12. September 2019. TRATUS AG.		

GV4.13 Gotthardstrasse, Silenen: Einrichtung einer Kernfahrbahn

Gotthardstrasse, Silenen: Einrichtung einer Kernfahrbahn		GV4.13
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Kanton Uri (Aft)	
Beteiligte	Gemeinde Silenen	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Die verkehrsorientierte Gestaltung der Gotthardstrasse im Bereich des Autobahnanschlusses Amsteg macht die Benutzung für den Langsamverkehr, insbesondere für die Velofahrenden unsicher und unattraktiv. Zudem ist im Bereich der Primarschule die Querungsmöglichkeit im Zusammenhang mit der Bushaltestelle zu verbessern. Verbesserung der Schulwegsicherheit.</p>		
Inhalte		
<p>Die Strassenraumgestaltung umfasst eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen sowie die hindernisfreie Umgestaltung der Bushaltestellen im Bereich der Schule Amsteg.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		

Zukunftsbild				
Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:				
<ul style="list-style-type: none"> — Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 				
Teilstrategie				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
<ul style="list-style-type: none"> — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 				
Handlungsbedarf				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:				
<ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung von siedlungsorientierten Strassen — Schwachstellen im Fussverkehrsnetz durch Verbesserung von Querungsmöglichkeiten beheben 				
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
<ul style="list-style-type: none"> — Abstimmungsbedarf mit anderen AP-Massnahmen oder Bezug zu Massnahmen, die nicht mitfinanzierbar, aber von Bedeutung sind, Abhängigkeit inkl. Nr. — Abstimmung mit anderen – gesicherten – nationalen, kantonalen und lokalen Planungen (wie ergänzen sich unterschiedliche verkehrsträgerübergreifenden Netzhierarchien, Abstimmung an den Schnittstellen, Umgang mit Konflikten (Abhängigkeit inkl. Nr.)) 				
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Für Beurteilung nicht relevant, da Eigenleistung.		
	<input type="checkbox"/> 2			
<input type="checkbox"/> 3				
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Vorstudie	2018		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte		Zeitplanung	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2021	
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung	2022	
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung	2022	
	Voraussichtlicher Baubeginn		2023	
Voraussichtliche Inbetriebnahme		2023		
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	150'000.-	150'000.-	-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Zur Verfügung gestellte Geodaten und andere quantitative Daten sowie Excel-Tabellen gemäss Anhänge 4 und 5 sind aufzulisten. Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot 2035/2040 des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.			
Dokumente	—			

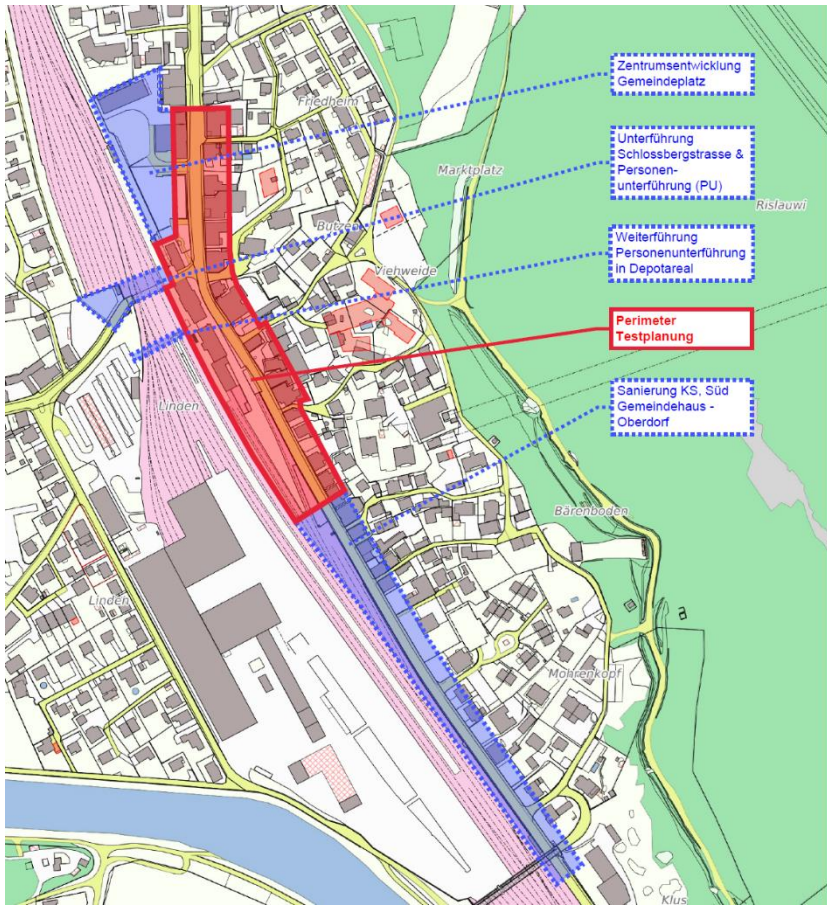
GV4.14 Attinghausen: Aufwertung «Ring um Attinghausen»

Attinghausen: Aufwertung «Ring um Attinghausen»		GV4.14
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Einzelmassnahme Verkehr Massnahmenkategorie Aufwertung / Sicherheit Strassenraum
Federführung	Gemeinde Attinghausen	
Beteiligte	Kanton Uri (Aft)	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
<p>Die Kummetsstrasse, Walter-Fürst-Strasse, Reussstrasse und die kantonale Burgstrasse bilden den sogenannten «Ring um Attinghausen» und gehören zu den meistbefahrenen Strassen der Gemeinde. Mittels Geschwindigkeitsmessungen im September 2020 wurde festgestellt, dass auf diesen Strassen zu schnell gefahren wird. Im Rahmen der Schwachstellenanalyse, die bei der Erarbeitung des AP 4G vorgenommen wurde, wurden zudem verschiedene Fussverkehrsschwachstellen auf den Gemeindestrassen identifiziert (Schwachstellen-Nr.: AT02-05). Der sogenannte «Ring um Attinghausen» ist zudem ein stark frequentierter Schulweg. Ziel des Gemeinderats ist es, mit geeigneten Massnahmen die Fussgänger besser zu schützen und die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern.</p>		

Inhalte				
Die Verkehrssicherheit auf den Gemeindestrassen am «Ring um Attinghausen» wird durch die Umsetzung von baulichen und verkehrsbeeinflussenden Massnahmen erhöht. Die Gemeinde hat 2020 im Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsmessungen ein Gutachten in Auftrag gegeben und in diesem Zusammenhang bereits Fr. 20'000.- als Vorleistungen erbracht.				
Zweckmässigkeit und Nutzen				
Zukunftsbild				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:				
<ul style="list-style-type: none"> — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden 				
Teilstrategie				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
<ul style="list-style-type: none"> — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 				
Handlungsbedarf				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:				
<ul style="list-style-type: none"> — Hochwertige, attraktive und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Direkte und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fördern — Problem- und Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsmitteln auf untergeordneten Strassen eliminieren 				
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
— AP3G: FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbanschluss A2 – Attinghausen (FV3.5)				
Planungsstand und Finanzierung				
Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Planungsstand 1 erfüllt. Begründung: Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.		
	<input type="checkbox"/> 2			
	<input type="checkbox"/> 3			
	Planungsschritte	Zeitplanung		
	Geschwindigkeitsmessungen und Verkehrsgutachten	2020-2021		
	Projektierung und öffentliche Auflage	offen		
Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung		
	Projektierung	offen		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	offen		
	Finanzierung	offen		
	Voraussichtlicher Baubeginn	offen		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	offen		
Anrechenbare Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	300'000.-	-	300'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) im BeSA-Perimeter. Falls LV-Massnahme:			

	Je nach Massnahme folgende Leistungseinheiten: Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen, Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung, Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung, Laufmeter Massnahme LV
Dokumente	...

GV4.15 Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum

Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum		GV4.15
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr
Federführung	Gemeinde Erstfeld	
Beteiligte	Kanton Uri (ARE, AfT), SBB, Private (AutoAG, Gastrobetriebe und Weitere)	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
Im Zusammenhang und Hinblick auf die Neugestaltung Bahnhofplatz und Sanierung Gotthardstrasse wird eine Testplanung / Gesamtstrategie im Gebiet Gemeindehaus bis Bahnhof erarbeitet.		
Inhalte		

<p>Die verschiedenen geplanten Projekte werden koordiniert und aufeinander abgestimmt sowie sämtliche Player (Kanton, Gemeinde Erstfeld, AutoAG, SBB, Gastrobetriebe und Private) mit einbezogen. Teil der Testplanung / Gesamtstrategie sind insbesondere tangierende Projekte wie die Sanierung und das Temporegime der Gotthardstrasse, die Neugestaltung des Bahnhofplatzes, die Personenunterführung und Unterführung der Schlossbergstrasse sowie das «Bahnaerial Variante Ost» und die Unterführung SBB-Areal als auch die Vision Überbauung Gemeindehausplatz (siehe Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen). Beim Bahnhof, wie auch bei der Sanierung Gotthardstrasse gibt es bereits Vorstudien, die Schwachstelle ER05 gilt es zu berücksichtigen.</p>		
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>		
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Stärkung urbanes Rückgrat — Sicherstellung der Erreichbarkeit der Zentren — Attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität — Entwicklung qualitativ hochwertiger Siedlungsstruktur mit hoher Wohnqualität — Erhöhte Verkehrssicherheit für alle 		
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern — V1: Potenzial der zentralen ÖV-Drehscheibe nutzen — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V6: Hohes Sicherheitsempfinden für Fuss- und Veloverkehr sicherstellen 		
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Hochwertige, attraktive und sichere Gestaltung öffentlicher Räume — Siedlungsorientierte und qualitativ hochwertige Aufwertung der Verkehrsräume — Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde (Wohnumfeld und Zentrum) stärken — ÖV-Umsteigeknoten und multimodale Drehscheiben aufwerten und hochwertig gestalten 		
<p>Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</p>		
<ul style="list-style-type: none"> — AP3G: Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld (IM3.3) — Tempo 30 auf Gotthardstrasse (Gemeindehaus – Rest. Frohsinn) — Einbezug «Bahnaerial Variante Ost» und Unterführung SBB-Areal/ Verlängerung Personenunterführung Bahnhof bis Depotareal (/Touristische Nutzung Depotareal – Studie Intosens) — Vision Überbauung Gemeindehausplatz (mit Verlegung Milchküche) — AP 4G: Umgestaltung Gotthardstrasse – Erstfeld: Umsetzung BGK Gotthardstrasse — AP 4G: Ausbau Unterführung Schlossbergstrasse – Erstfeld (GV4.x) — AP 4G: Einfahrt/Zufahrt Unterführung Schlossbergstrasse — AP 4G: Fuss- und Veloweg Dayweg (Etappe 1 & 2) — AP 4G Gotthardstrasse, Erstfeld-Oberdorf: Umgestaltung (C-Horizont) — AP 4G Aufwertung (Verbreiterung) Trottoir (Abschnitt Bahnhof bis Pssarelle), Erstfeld (C-Horizont) 		
<p>Planungsstand und Finanzierung</p>		
<p>Planungsstand (Referenzdokumente siehe Dokumente)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<p>Planungsstand 1 erfüllt. Für Beurteilung nicht relevant, da Eigenleistung.</p>
	<p>Planungsschritte</p> <p>Diverse Vorstudien, aktuell «Perspektive Erstfeld»</p> <p>Start Testplanung</p> <p>Ende Testplanung</p>	<p>Zeitplanung</p> <p>2021</p> <p>Ende 2021</p> <p>Ende 2022</p>

Bau- und Finanzierungsreife	Nächste Umsetzungsschritte			Zeitplanung
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung		Ab 2021
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung		offen
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung		offen
	Voraussichtlicher Baubeginn			offen
Voraussichtliche Inbetriebnahme			offen	
Kosten/Finanzierungsschlüssel (CHF, exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	230'000.-	115'000.-	115'000.-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Quantitative Angaben	:			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Machbarkeitsstudie «Nutzungskonzeption Bahnhofszone Erstfeld», Intosens, 21. August 2017 — Planunterlagen Personenunterführung Schlossbergstrasse (Situation, Längs- & Querschnitte), Synaxis AG, 30. April 2020 — Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen «Perspektive Erstfeld» (2021, Gemeinde, Kanton, SBB) 			

GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund

Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund		GV4.16
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, Neue Massnahme	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Alle AP-Gemeinden	
Beschreibung		
Ausgangslage Die verschiedenen bestehenden kommunalen Parkplatzreglemente im unteren Reusstal weisen zum Teil erhebliche Unterschiede auf in Bezug auf die minimal erforderlichen bzw. maximal zu erstellenden Parkplatzzahlen, die Ersatzabgaben, die Bewirtschaftung etc. Es soll eine Überprüfung sowie eine Vereinfachung und Vereinheitlichung dieser Reglemente angestrebt werden. Basierend auf den kommunalen Parkplatzreglementen wird heute die Anzahl der notwendigen und zulässigen Parkplätze aufgrund der Art der Nutzung und der Geschossfläche berechnet. Bei Nichterreichen des Pflichtbedarfs ist im Allgemeinen eine Ersatzabgabe pro nicht erstellten Parkplatz fällig. Die bestehenden Reglemente führen somit in der Tendenz zu einem hohen Parkplatzangebot.		
Inhalte Es wird ein Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund erstellt, welches auch Abminderungsfaktoren für die Zahl der Parkplätze in Abhängigkeit der öV-Erschliessung und Vorgaben für Veloabstellplätze definiert. Dieses dient den Gemeinden als Hilfestellung bei der Anpassung ihrer kommunalen Parkplatzreglemente. Ziel ist, dass die Vorgaben zur Parkplatzerstellung in der Agglomeration überprüft und aktualisiert werden. Die kommunalen Parkplatzreglemente sollen sich am Grenzbedarf orientieren und nicht am Pflichtbedarf. Bei der Erarbeitung des Musterreglements gilt es, die regionalen Unterschiede sowie die Aktualität der heutigen Parkplatzreglemente in den Gemeinden angemessen zu berücksichtigen.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes: <ul style="list-style-type: none"> — Entwicklung qualitativ hochwertiger Siedlungsstruktur mit hoher Wohnqualität — Siedlungs- und umweltverträgliche Mobilität — Entlastung des Siedlungsraums vom MIV 		
Teilstrategie Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V8: Nachfragebeeinflussung verankern 		
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Veränderungen im Modal Split vorantreiben 		

— Siedlungsräume vom MIV entlasten				
Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen				
— ...				
Planungsstand und Umsetzung				
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	— Definition der Anforderungen und Rahmenbedingungen (2022) — Erarbeitung Musterreglement (2022-2023)			
Kosten / Finanzierungsschlüssel (CHF)	Total	Kanton	Gemeinde	Dritte
	50'000.-	50'000.-	-	-
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente				
Dokumente	— ...			

GV4.17 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement		GV 4.17
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, Weiterentwicklung (GV3.12)	Massnahmenart Eigenleistung Verkehr
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Gemeinden	
Beschreibung		
Ausgangslage Die Massnahme war bereits als Eigenleistung im AP 3G enthalten. Neu soll die Massnahme als Daueraufgabe aufgenommen werden. 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.		
Inhalte 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: Informationen/Kommunikation/Aktionen <ul style="list-style-type: none"> — Anlaufstelle für Fragen zur Mobilität in der Agglomeration: Es soll geprüft werden, ob für Bevölkerung und Arbeitgeber eine zentrale Anlaufstelle bei Fragen zur Mobilität und dessen Management geschaffen werden kann. — 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. Mobilitätsmanagement in Verwaltungen 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. Mobilitätsmanagement in Unternehmen 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. Mobilitätsmanagement in Schulen 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. 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.		

Zweckmässigkeit und Nutzen	
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet. — Die Bevölkerung und Unternehmen haben ein ausgeprägtes Bewusstsein für ressourcenschonende Mobilität. — Neue Technologien und die Fortschritte der Digitalisierung werden aktiv genutzt, um den Verkehr möglichst ressourcenschonend und energieeffizient und trotzdem nach den Bedürfnissen der Gesellschaft und Wirtschaft abzuwickeln. 	
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — V2: Den Binnenverkehr auf den ÖV verlagern — V3: Siedlungsorientierte Abwicklung des Verkehrs ermöglichen — V4: Den Binnenverkehr zu Fuss fördern — V5: Den Binnenverkehr mit dem Velo fördern — V8: Nachfragebeeinflussung verankern 	
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Digitalisierung nutzen, um die Mobilität zu verringern — Aktives Nachfragemanagement und Anreize für das Umsteigen im Pendel- und im Freizeitverkehr schaffen 	
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen	
<p>Das Mobilitätsmanagement 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.) fördern.</p>	
Planungsstand und Umsetzung	
<p>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</p>	<p>Als erstes ist das Mobilitätsmanagement inkl. Anlaufstelle aufzubauen. Die Umsetzung danach ist eine Daueraufgabe.</p>
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
<p>Quantitative Angaben</p>	<p>■</p>
<p>Dokumente</p>	<p>■</p>

5. Massnahmen Zusammenarbeit und Datengrundlagen

Z4.1 Dialogplattform Agglomeration

Dialogplattform Agglomeration		Z4.1
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B kein ARE-Code; Daueraufgabe gemäss AP 3G (Z3.1); Weiterführung, Weiterentwicklung	Massnahmenart Zusammenarbeit und Datengrundlagen
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Gemeinden, Kanton Uri (AWöV, AfT, AFJ, ALA)	
Beschreibung		
Ausgangslage <p>Im Rahmen des Projekts Raumentwicklung unteres Reusstal (2007) wurde festgestellt, dass im unteren Reusstal viele Themen und Aufgaben existieren, die alle Gemeinden sowie unterschiedliche Akteure (Bund, Kanton, Korporation) betreffen. Die Bearbeitung dieser Themen und die Umsetzung solcher Aufgaben bedingt eine enge Zusammenarbeit und ein regelmässiger Austausch unter den verschiedenen Akteuren. Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation arbeiteten die verschiedenen Akteure eng zusammen. Damit diese Zusammenarbeit und der Austausch weiterhin stattfinden, wurde die Idee einer Dialogplattform lanciert, die in regelmässigen Abständen durchgeführt wird.</p> <p>Seither wurden mehrere solche Dialogplattformen durchgeführt. Eine zum Thema Fussverkehr, eine zum Thema Innenentwicklung. Dieser Austausch soll langfristig weitergeführt werden und wird deshalb als Daueraufgabe im Agglomerationsprogramm der 4. Generation bezeichnet.</p> <p><i>Anpassung der Massnahme gegenüber dem AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Bisher haben bereits zwei Dialogplattformen stattgefunden. Dieser Austausch soll langfristig weitergeführt werden.</i></p>		
Inhalt <p>Die Gemeinden und der Kanton der Agglomeration unteres Reusstal nutzen das Gefäss der Dialogplattform für den regelmässigen Austausch zu ausgewählten Themen zur Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Es steht auch zur Diskussion die Dialogplattformen weiterzuentwickeln, beispielsweise hin zu einer digitalen oder etwas agileren Form. Auch sollen die Gemeinden stärker bei den Vorbereitungen der Dialogplattformen eingebunden werden.</p>		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild <p>Kein Bezug zum Zukunftsbild Die Massnahme trägt zur Umsetzung der Ziele zur Zusammenarbeit bei.</p>		
Teilstrategie <p>Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit 		
Handlungsbedarf <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Überkommunale Zusammenarbeit fördern und Kooperation mit Kanton fördern 		
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		

— Z4.2 Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal	
Planungsstand und Umsetzung	
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Die Dialogplattform ist etabliert. Es wurden bisher zwei Veranstaltungen durchgeführt. Vorgesehen ist, dass eine bis zwei Dialogplattformen pro Jahr durchgeführt werden. Themenideen für die weiteren Plattformen sind: <ul style="list-style-type: none">— Instrumente und Ansätze zur Förderung der Siedlungsqualität— Innenentwicklung, Denkmalschutz und Energie— Weiterentwicklung Trägerschaft des Agglomerationsprogramms— Abstimmung Raumentwicklung und Energie— Siedlungsökologie
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Dokumente	— ...

Z4.2 Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal

Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal		Z 4.2
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Zusammenarbeit und Datengrundlagen
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Gemeinden, Kanton Uri (Aft, evtl. weitere)	
Beschreibung		
Ausgangslage Der Kanton Uri bildet die Trägerschaft der Agglomeration unteres Reusstal. Der Regierungsrat beschliesst zusammen mit den Gemeinderäten der Agglomerationsgemeinden das AP uRT. Die Trägerschaften sind zuständig für die Erarbeitung und die Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Art. 23 MinVV). Sie verfügen über die entsprechenden Zuständigkeiten.		
Inhalte Für die Erarbeitung der 3. und 4. Generation wurde es als sinnvoll erachtet, dass der Kanton die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms übernimmt. Grund dafür war, dass v.a. in der 3. Generation die grossen Massnahmen des Kantons ein Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms bildeten. In Zukunft wird das Agglomerationsprogramm voraussichtlich stärker aus kommunalen Massnahmen bestehen. Aus diesem Grund stellt sich die Frage, ob die Trägerschaft noch zweckmässig ist oder ob Anpassungen daran vorgenommen werden müssen. Es bestehen noch keine Überlegungen dazu, wie die Trägerschaft dereinst aussehen soll. Es soll in einem ersten Schritt ein offener Austausch über die möglichen Rollen und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Akteure geführt werden. Erst wenn die Anforderungen klar sind, kann die konkrete Form der Trägerschaft diskutiert werden. Diese Fragen sollen bis zum Start der Erarbeitung der fünften Generation geklärt werden. Es soll ein erster Austausch zum Thema im Rahmen einer Dialogplattform durchgeführt werden (vgl. Massnahme Z 4.1).		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild Kein Bezug zum Zukunftsbild Die Massnahme trägt zur Umsetzung der Ziele zur Zusammenarbeit bei.		
Teilstrategie Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien: — Z1: Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit		
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: — Trägerschaft überprüfen — Überkommunale Zusammenarbeit fördern und Kooperation mit Kanton fördern		
Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
— Z4.1 Dialogplattform Agglomeration		
Planungsstand und Umsetzung		

Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	<ul style="list-style-type: none">— Durchführung einer Dialogplattform zum Thema (2022)— Umsetzung allfälliger Massnahmen, ggf. Anpassung der Trägerschaft 2022/2023
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Dokumente	—

Z4.3 Datengrundlagen

Datengrundlagen		Z4.3
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B Kein ARE-Code; Gemäss AP 3G kurzfristige Massnahme (Z3.2); Weiterführung, Weiterentwicklung	Massnahmenart Datengrundlagen und Zusammenarbeit
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	-	
Beschreibung		
Ausgangslage Bei der Erarbeitung der 3. Generation wurde erkannt, dass die vorhandenen Datengrundlagen in Bezug auf die Mobilität der Bevölkerung im unteren Reusstal nicht ausreichend sind: Insbesondere die Auswertungen des Mikrozensus Verkehr 2015 war aufgrund der geringen Stichprobengrösse für das Agglomerationsgebiet nicht repräsentativ. Im Nachgang zur Erarbeitung des AP 3G wurde eine Stichprobenverdichtung geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass auch eine Stichprobenverdichtung keine nennenswerte Verbesserung der Datengrundlage geführt hätte, weil die Gesamtzahl der Stichproben schweizweit begrenzt ist. Bei der nächsten Durchführung des Mikrozensus soll erneut eine Stichprobenverdichtung geprüft werden. Auch in anderen Themen werden bessere und repräsentative Datengrundlagen benötigt. Insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung der grossen Massnahmen gemäss AP 3G (WOV, Halbanschluss) muss sichergestellt werden, dass die Wirkung dieser Massnahmen gemessen werden kann. Dazu wurde bereits ein Monitoringsystem aufgebaut und Basiserhebungen durchgeführt. Daneben ist es das Ziel der Massnahme, dass die Datengrundlagen generell verbessert werden. Die bestehenden Erhebungen etwa zu den Bauzonenreserven (Raum+), die Quartieranalysen sowie die Factsheets zu den ESP (vgl. Massnahme S 4.1) sollen weitergeführt werden. <i>Anpassung der Massnahme gegenüber dem AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Die Verdichtung des Mikrozensus soll erneut geprüft werden. Daneben ist auch zu prüfen, welche weiteren Datengrundlagen notwendig sind.</i>		
Inhalte In folgenden Bereichen sind Verbesserungen der Datengrundlagen zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> — Stichprobenverdichtung Mikrozensus Mobilität und Verkehr — Zählung Velo- und Fussverkehrsaufkommen — Veloabstellplätze (Standorte, Anzahl, Systeme) — Erstellung eines (Gesamt)Verkehrsmodells — Strassenlärmbeurteilung (Immissionen) auf Kantons- und Gemeindestrassen 		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild Kein Bezug zum Zukunftsbild Die Massnahme trägt zur Umsetzung der Ziele zu den Datengrundlagen bei.		
Teilstrategie Die Massnahme entspricht folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — Z2: Monitoring und Controlling weiterführen 		
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Datengrundlagen verbessern und Monitoring aufbauen 		

Bezug/Abgrenzung zu weiteren Massnahmen		
!		
Planungsstand und Umsetzung		
Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte	Analyse Bedarf an zusätzlichen Datengrundlagen	2022/2023
	Prüfung Stichprobenverdichtung für Mikrozensus Verkehr 2025	2023
	Erhebung allfälliger Daten, Aufbau	Ab 2023
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente		
Dokumente	-	

6. Siedlungsmassnahmen

S4.1 Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder

Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder		S4.1
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Gemeinden, siehe Teilmassnahmen	
Beteiligte	Kanton Uri (ARE), siehe Teilmassnahmen	
Beschreibung		
Ausgangslage <p>Ein wichtiger Grundsatz der Raumplanung in der Schweiz ist, dass Bund, Kantone und Gemeinden ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abstimmen und eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung verwirklichen. Doch wie sieht die «erwünschte Entwicklung» einer Gemeinde oder einer Region aus und wie kann sie aufeinander abgestimmt werden? Wo liegen Potenziale für eine Entwicklung nach Innen? Das für die Planung in den Gemeinden wichtigste Instrument ist das kommunale Siedlungsleitbild. Es liefert einen Beitrag zu einer effizienten, bedürfnisorientierten und ressourcenschonenden Raumentwicklung. Die Gemeinden legen mit dem Siedlungsleitbild ihre mittel- bis langfristigen Entwicklungsvorstellungen und -strategien fest und stimmen diese mit den Planungen des Bundes, des Kantons und den Nachbargemeinden ab.</p> <p>Der kantonale Richtplan sieht das «kommunale Siedlungsleitbild» als strategisches Instrument zur Steuerung der räumlichen Entwicklung der Gemeinden vor. Dieses ersetzt die alten Ortspläne und bildet die Grundlage für zukünftige Revisionen der Nutzungsplanung. Der Richtplan hält fest, dass der Kanton Beiträge an die Erarbeitung der Siedlungsleitbilder leistet.</p> <p>Die Arbeitshilfe Siedlungsleitbild des Kantons Uri hält die wichtigsten Anforderungen an die Siedlungsleitbilder fest. Sie dient als Hilfsmittel und Leitfaden für die Gemeinden und die beauftragten Ortsplaner mit dem Ziel, die Erarbeitung ihres kommunalen Siedlungsleitbildes prozessual und inhaltlich zu erleichtern.</p>		
Inhalte <p>Die Massnahme beinhaltet zwei Komponenten, die in den Teilmassnahmen beschrieben werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Unterstützung der Gemeinden bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder — Erarbeitung und Aktualisierung der Siedlungsleitbilder 		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild und Ziele <p>Die Massnahme trägt dazu bei, dass die angestrebte räumliche Entwicklung gemäss Zukunftsbild erreicht wird, indem die Gemeinden in ihren Siedlungsleitbildern das Zukunftsbild auf kommunaler Ebene konkretisieren.</p> <p>Die Massnahme trägt zur Erreichung der Ziele des Agglomerationsprogramms bei, indem die Gemeinden die Ziele in ihren Siedlungsleitbildern konkretisieren.</p>		
Teilstrategie		

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — S 1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten — S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S 3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben — S 4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern 			
Handlungsbedarf Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren — Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern — Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern — Freiräume innerhalb der Siedlung erhalten und aufwerten — Übergänge zwischen Siedlung und Land-(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Grundeigentümern zusammenarbeiten 			
Nutzen/Wirkung WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern <ul style="list-style-type: none"> — Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrsintensiven 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. — Lenkung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf gut erschlossene Bauzonenreserven bzw. gut erschlossene Potenzialflächen im Bestand — Verringerung «Einzonungsdruck» durch Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern <ul style="list-style-type: none"> — Reduktion des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF 			
Bezug zu kantonalem Richtplan / Abstimmung Siedlung – Verkehr / Umwelt			
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage </td> </tr> </table> <p>Abschnitt / Kapitel: Abstimmungsanweisung 4.1-2 gemäss kantonalem Richtplan hält fest, dass die Gemeinden ihre mittel- bis langfristigen Entwicklungsvorstellungen und -strategien in einem kommunalen Siedlungsleitbild festhalten. Sie zeigen darin auf, wie die Ziele und Vorgaben des kantonalen Richtplans und des Raumkonzepts umgesetzt werden. Weiter hält der kantonale Richtplan fest, dass für die Erarbeitung der Siedlungsleitbilder, die sich an den Vorgaben der Arbeitshilfe Siedlungsleitbild orientieren, finanzielle Beiträge durch den Kanton entrichtet werden. Die Massnahme konkretisiert den kantonalen Richtplan und unterstützt die Umsetzung der Abstimmungsanweisung 4.1-2.</p>	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Arbeitshilfe Siedlungsleitbild hält Anforderungen an die Abstimmung von Verkehr und Siedlung fest. Diese werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms gemeindegenspezifisch konkretisiert.		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Teilmassnahmen			
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte
Federführung	Beteiligte		

<p>Unterstützung der Gemeinden bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder</p>	Kanton Uri (ARE) -	
	<p>Beschreibung Im Rahmen des Agglomerationsprogramms stellt der Kanton den Gemeinden Daten-Grundlagen zur Verfügung, die die Erarbeitung der Siedlungsleitbilder vereinfachen und unterstützen. Zusätzlich erfolgt eine Mitfinanzierung der Planungsaufwendungen durch den Kanton (ARE). Neben der vorhandenen Arbeitshilfe für die Erarbeitung des Siedlungsleitbilds stellt der Kanton den Gemeinden die folgenden Grundlagen zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Fact-Sheets zu den Entwicklungsschwerpunkten und den VQZ-Gebieten — Quantitative Analysen auf Quartierebene hinsichtlich Raumnutzerdichte, bauliche Reserven, ÖV-Erschliessung, Qualität Fuss- und Veloverkehr, etc. — Geodaten und Merkmale / Daten zu den Siedlungsflächenpotenzialen (Raum+) 	
	<p>Ziel Die Massnahme soll die Erarbeitung und Aktualisierung von Siedlungsleitbildern in allen Agglomerationsgemeinden fördern, indem durch die Bereitstellung von Grundlagen der Aufwand für die Gemeinden reduziert wird.</p>	
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Arbeitshilfe Siedlungsleitbild (2019) — Erarbeitung Fact-Sheets und Quartieranalysen (2020) — Erhebung Siedlungsflächenpotenziale Raum+ (Aktualisierung 2020) 	
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Überprüfung und Aktualisierung der Arbeitshilfe Siedlungsleitbild (bei Bedarf) — Periodische Aktualisierung der Fact-Sheets und der Quartieranalysen (periodisch, mind. alle vier Jahre) sowie der Siedlungsflächenpotenziale Raum+ (periodisch, alle zwei Jahre) 	
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Z4.1, Dialogplattform — S 4.5, ESP — S 4.2-4.4, VQZ-Gebiete 	
<p>Erarbeitung und Aktualisierung der Siedlungsleitbilder</p>	<p>Federführung</p>	<p>Beteiligte</p>
	Gemeinden Unteres Reusstal Kanton Uri (ARE)	
	<p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Die Gemeinden erarbeiten Siedlungsleitbilder oder passen ihre Siedlungsleitbilder innerhalb der definierten Fristen an. In jedem Fall muss ein aktuelles Siedlungsleitbild vorliegen, wenn die Nutzungsplanung angepasst wird. 	
<p>Ziel und Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder müssen die Gemeinden zu den in der Arbeitshilfe Siedlungsleitbild beschriebenen Themen Aussagen treffen. Dies umfasst die folgenden Themen: 		

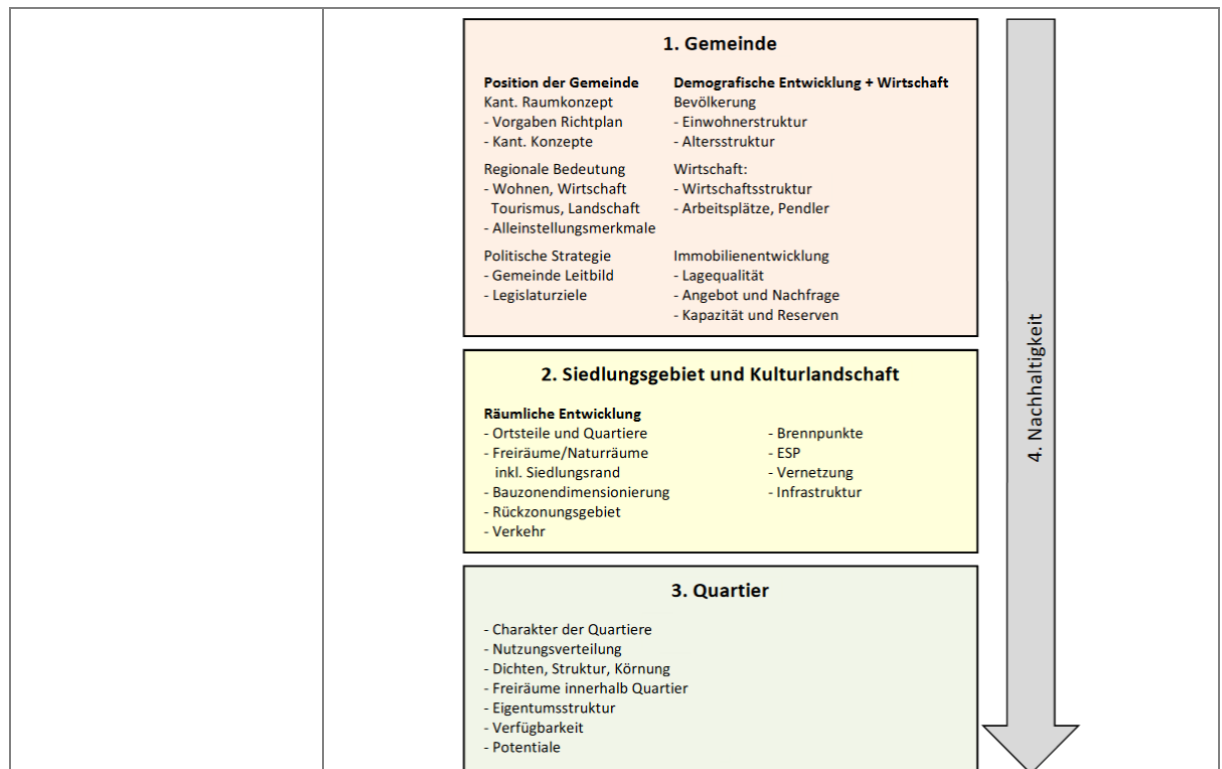


Abbildung: Allgemeine Anforderungen an die Siedlungsleitbilder der Gemeinden (Arbeitshilfe Siedlungsleitbild, Kanton Uri, 2019)

Ergänzend zu den allgemeinen Anforderungen gemäss Arbeitshilfe Siedlungsleitbild müssen die Gemeinden in ihren Siedlungsleitbildern aufzeigen, wie sie mit folgenden Themen umgehen:

- Konkretisierung der Aussagen und Elemente des Zukunftsbilds gemäss Agglomerationsprogramm oder Begründung allfälliger Abweichungen dazu
- Konkretisierung der ESP und/oder VQZ-Gebiete gemäss Massnahmen S 4.2, S 4.3, S 4.4, S 4.5

Die Gemeinden hören den Kanton zum Entwurf der Siedlungsleitbilder an. Das ermöglicht, dass allfällige Differenzen vor dem Beschluss erkannt werden. Dabei überprüft der Kanton die Einhaltung der Ziele und Anforderungen. Für eine formelle Genehmigung besteht keine direkte Rechtsgrundlage. Im Rahmen der Genehmigung von Nutzungsplanänderungen durch den Kanton kann jedoch eine genügende Abstimmung und Grundlage im kommunalen Siedlungsleitbild verbindlich eingefordert werden.

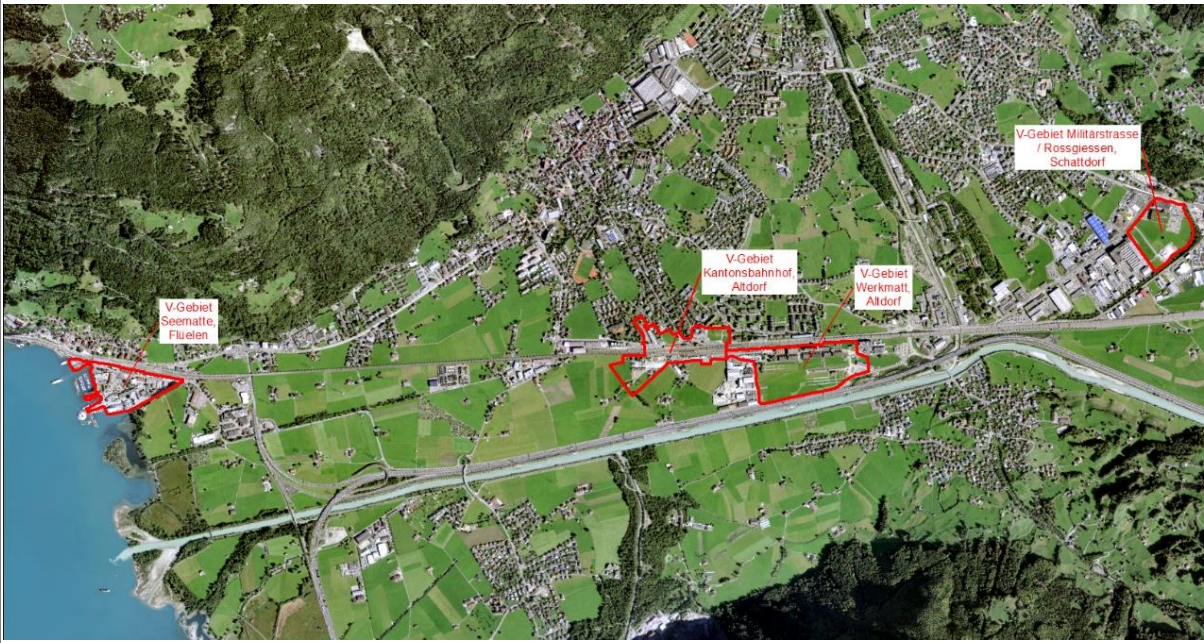
Weitere Schritte und Meilensteine

Die Gemeinden erarbeiten ein Siedlungsleitbild oder passen ihr Siedlungsleitbild spätestens innert der nachfolgend angegebenen Frist an. In jedem Fall muss ein aktuelles Siedlungsleitbild vorliegen, wenn die Nutzungsplanung angepasst wird:

- *Aldorf*: kein Siedlungsleitbild vorliegend, Erarbeitung Siedlungsleitbild bis 2024
- *Attinghausen*: Siedlungsleitbild für Teilgebiete (Gebiet Brüsti) bis Anfang 2022 vorliegend, Erarbeitung Siedlungsleitbild für Gesamtgemeinde, Beginn 2025, Abschluss spätestens bis 2026
- *Bürglen*: kein Siedlungsleitbild vorliegend, Erarbeitung Siedlungsleitbild bis 2022
- *Erstfeld*: Siedlungsleitbild 2014 erarbeitet, Aktualisierung aufgrund Ergebnisse Testplanung und Entwicklungskonzept ESP bis 2024
- *Flüelen*: Siedlungsleitbild 2014 erarbeitet, Aktualisierung aufgrund Ergebnisse Entwicklungsplanung Seeufer, weiterer Aspekte bis 2030
- *Schattdorf*: Siedlungsleitbild 2016 erarbeitet, Aktualisierung bis 2021
- *Seedorf*: Siedlungsleitbild 2016 erarbeitet, Aktualisierung nach Gemeindefusion mit Bauen (bis 2024)
- *Silenen*: Siedlungsleitbild bis 2021 vorliegend, Aktualisierung bei Bedarf

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none">— Arbeitshilfe Siedlungsleitbild (ARE, 2019)— Fact-Sheets und Quartieranaysen (ARE, 2020)

S4.2 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten

Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiete)		S4.2
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 1201.3.064; Weiterführung, Weiterentwicklung (S3.2)	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Siehe Teilmassnahmen	
Beteiligte	Siehe Teilmassnahmen	
Beschreibung		
		
Ausgangslage Die Siedlungsentwicklung nach innen ist eine wichtige Aufgabe für die Agglomeration unteres Reusstal. Das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum soll primär in den bestehenden Bauzonen aufgefangen werden. Im Austausch mit den Gemeinden wurden 2015 mehrere bereits eingezonte, aber nur teilweise oder noch nicht überbaute 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 (V-Gebiete). 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. In den V-Gebieten sollen qualitativ hochwertige, dichte Siedlungen mit einer hohen Freiraumqualität entstehen. <i>Anpassung der Massnahme gegenüber dem AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2019-2026 bezeichnet. Entsprechend wird die Massnahme wieder aufgenommen und neu als Daueraufgabe bezeichnet, da die Umsetzung langfristig erfolgt. Die Ziele, die Umsetzung, die Etappierung sowie Überprüfung der Massnahme wurde im Rahmen des AP 4G konkretisiert. Das Agglomerationsprogramm beinhaltet konkrete Anforderungen an die V-Gebiete. Der Umfang der V-Gebiete, wie auch der Q- und Z-Gebiete (vgl. Massnahme S 4.3 und S 4.4) wurde bereinigt, so dass keine Doppelnennungen mehr bestehen. Die V-Gebiete überschneiden sich</i>		

teilweise aber noch mit den ESP (vgl. S 4.5). Das V-Gebiet Schattdorf, Rüteneu wurde gestrichen, da dort bereits eine Verdichtung stattgefunden hat.

Inhalte

Die Gemeinden schaffen die Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle Verdichtung und ggf. Transformation der V-Gebiete. Sie tun dies mit folgenden Massnahmen:

1. *Bezeichnung und Konkretisierung im Siedlungsleitbild oder gebietsspezifischer Planungen:* Die Gemeinden konkretisieren die Entwicklung der Gebiete im kommunalen Siedlungsleitbild oder im Rahmen von gebietsspezifischen Planungen (z. B. Masterpläne, Entwicklungsplanungen etwa bei ESP). Im kommunalen Siedlungsleitbild oder in den gebietsspezifischen Planungen ist insbesondere aufzuzeigen:
 - wie die Anforderungen gemäss den Teilmassnahmen erreicht werden,
 - wie eine hohe ortsbauliche Qualität erreicht und gesichert wird,
 - wie die Entwicklungsreserven mobilisiert werden.
2. *Planungsrechtliche Umsetzung:* Die Gemeinden schaffen die planungsrechtlichen Grundlagen zur Erhöhung der Dichte in den V-Gebieten und sichern die qualitativ hochwertige Entwicklung, z. B. durch Anpassungen der Nutzungsplanung inklusive der Bau- und Zonenordnung, Erarbeitung von Sondernutzungsplanungen, Einfördern von Konkurrenzverfahren
3. *Mobilisierung von Entwicklungsreserven:* Die Gemeinden fördern die Mobilisierung von Reserven durch den aktiven Austausch mit Grundeigentümern und Förderung kooperativer Planungsprozesse.

Der Kanton kontrolliert die Umsetzung der V-Gebiete bei der Überprüfung der Siedlungsleitbilder sowie im Rahmen der Genehmigung der Bau- und Zonenordnungen bzw. der Sondernutzungsplanungen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:

- Entwicklung Transformationsgebiete, Entwicklung der Arbeitsplatzschwerpunkte, Konzentration der Siedlungsentwicklung sowie Erhalt Landschaftskammern und Grüngürtel
- Entwicklung von kompakten und qualitativ hochwertigen Siedlungen, Realisierung von grösseren und dichteren Überbauungen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S 1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten
- S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln
- S 3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren
- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern
- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern
- Freiräume innerhalb der Siedlung erhalten und aufwerten

Nutzen/Wirkung

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen 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.
- Lenkung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung auf gut erschlossene Bauzonenreserven bzw. gut erschlossene Potenzialflächen im Bestand
- Verringerung «Einzonungsdruck» durch Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- Reduktion des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
- Verlagerung des Modalsplits in Richtung ÖV / Fuss-, Radverkehr

Bezug zu kantonalem Richtplan / Abstimmung Siedlung – Verkehr / Umwelt

<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Abschnitt / Kapitel:</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.</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>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Ausgangslage</p>
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>Vgl. Teilmassnahmen</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Die Verdichtungsgebiete befinden sich innerhalb der bestehenden Bauzonen. Einzonungen sind nicht nötig. Es werden keine FFF beansprucht. Naturschutzgebiete sind keine betroffen.</p> <p>Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten. Der Umgang mit den relevanten Umweltthemen (v.a. Lärm, Gewässerschutz) ist im Rahmen der Umsetzung aufzuzeigen.</p>	
<p>Teilmassnahmen</p>		
<p>S4.2.1</p>	<p>Federführung</p> <p>Gemeinde Altdorf</p>	<p>Beteiligte</p> <p>Kanton Uri (ARE), SBB</p>

<p>Kantonsbahnhof (Bereich Bahnhof), Altdorf</p>	
<p>Abbildung: V-Gebiet Kantonsbahnhof, Altdorf: Bereich Bahnhof</p>	
<p>Beschreibung</p> <p>Die Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs verleiht dem umliegenden Gebiet neue Bedeutung und wichtige Entwicklungsimpulse. Das Gebiet um den Kantonsbahnhof soll sich zu einem dichten, gemischt genutzten Gebiet mit hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität entwickeln. Ziel ist die Ansiedlung von höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, die Realisierung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sowie von dichten Wohnnutzungen. Die Zentrumsfunktion soll dadurch deutlich gestärkt werden. Dazu soll der Bestand verdichtet und teilweise transformiert werden. Die bestehenden Entwicklungsreserven sollen genutzt werden. Das V-Gebiet ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden.</p> <p>Noch nicht entwickelt ist das Gebiet nordwestlich des Kantonsbahnhofs. Diese sollen frühestens mittelfristig entwickelt werden (siehe Anforderungen).</p>	
<p>Bisherige Planungsschritte</p> <p>Die Planung des Gebiets und die planungsrechtliche Sicherung der Entwicklung sind weitgehend abgeschlossen (Quartiergestaltungsplan Bauernhof 2012, Quartierrichtplan Bahnhof 2013, Teilrevision BZO 2014, QGP Strickermatte 2019). Diese Planungen sichern die Ziele der Gebietsentwicklung. Der Kantonsbahnhof wird im Dezember 2021 eröffnet. Der Ersatzneubau des Bahnhofsgebäudes wird bis Frühling 2022 fertiggestellt. Zusätzlich sind westlich des Kantonsbahnhofs zwei Wohn- und Geschäftshäuser im Bau.</p>	
<p>Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial</p> <p>Ca. 500-800 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 300) *</p> <p><i>* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte von 75-125 Personen pro Hektare (2020: 40) geschätzt. Nicht eingezonte Flächen werden nicht berücksichtigt, da diese erst langfristig entwickelt werden sollen.</i></p>	
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet ist über den Kantonsbahnhof und Bushof sehr gut erschlossen (ab Fahrplanwechsel 2021 mehrheitlich Güteklasse B). — MIV: Der Bereich westlich der Bahnlinie wird über die Reussacherstrasse (DTV: 400) und Industriestrasse (DTV: 3'500), der Bereich östlich der Bahnlinie über die Rhytächt-, Kornmatt-, und Bahnhofstrasse (DTV: 3'900-6'600) erschlossen. Mit der Eröffnung der WOV werden grössere Verschiebungen in der Verkehrsbelastung auf einzelnen Strassen erwartet. Die Kapazitäten werden auch in Zukunft als ausreichend betrachtet. Der nordwestlichste Teil ist nicht feinerschlossen. — Velo: Es verlaufen kantonale Velohaupttrouten durch den östlichen und westlichen Bereich 	

	<ul style="list-style-type: none"> — Fussverkehr: Das Gebiet ist bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen. Die Verbindung der West- und Ostseite wird zudem durch die Verlängerung der Perronunterführung verbessert. Mit der Umgestaltung der Reussacherstrasse wird der Zugang der Westseite von Süden zusätzlich attraktiver werden. <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Umgang mit Reserven:</i> Es sind zuerst die bestehenden, erschlossenen Reserven zu nutzen. Im nordwestlichen Teil bestehen eingezonte, nicht feinerschlossene Baulandreserven. Aufgrund der bestehenden, erschlossenen Reserven sollen diese frühestens mittelfristig erschlossen (Zeithorizont 2030) und entwickelt werden. Es ist mittelfristig aufzuzeigen, wie die Entwicklung dieses Gebiets erfolgen soll. — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> 75-125 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare, je nach Bereich (östlich vs. westlich des Bahnhofs) (Stand 2020: 40) — <i>Nutzungsvorgaben:</i> Im Umfeld des Bahnhofs sind Mischnutzung und publikumsorientierte EG-Nutzung zur Stärkung der Zentrumsfunktion vorzusehen. — <i>Qualitätsvorgaben:</i> Es ist eine hohe Qualität bei den Bauten sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern. — <i>Verkehrslenkung:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>ÖV:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV:</i> Parkierungsanlagen sind flächeneffizient (möglichst unterirdisch oder mehrgeschossig) anzuordnen. <p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sicherstellung der Realisierung von Mischnutzungen und publikumsintensiven Erdgeschossnutzungen sowie der angestrebten Raumnutzerdichte im Rahmen der Umsetzung (laufend) — Konkretisierung Entwicklung und Erschliessung im Gebiet nordwestlich des Bahnhofs in Siedlungsleitbild (ca. 2030) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S 4.5, ESP Uner Talboden — IM 3.1, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West — IM 3.2, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost — GV4.9 Aufwertung Bahnhofstrasse — FV4.6 Umgestaltung Reussacherstrasse 				
<p>S4.2.2</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Altdorf</td> <td>Kanton Uri (ARE, AWöV)</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE, AWöV)
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE, AWöV)				

**Kantonsbahnhof
(Bereich Werkmatt),
Altdorf**

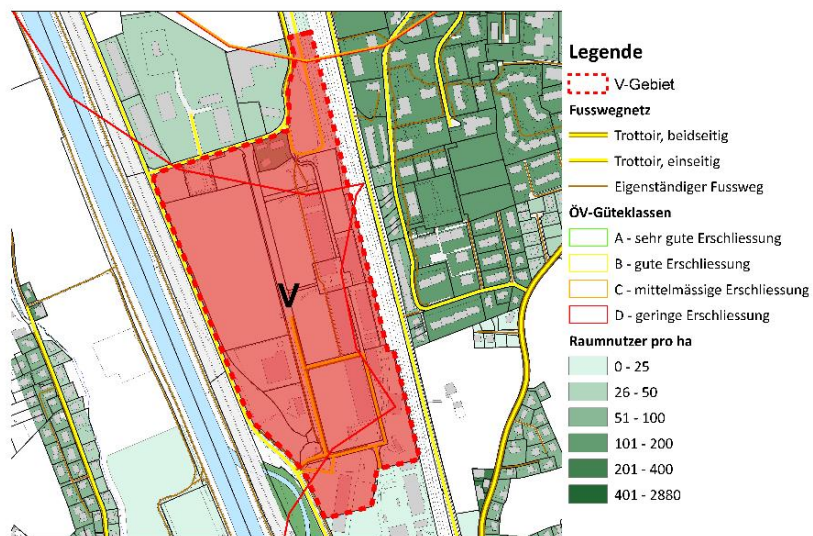


Abbildung: V-Gebiet Kantonsbahnhof, Altdorf: Bereich Eyschachen

Beschreibung

Das Gebiet südwestlich des Kantonsbahnhofs ist eine der wenigen verbleibenden grossen Gewerbelandreserven im Urner Talboden. Das Gebiet soll zu einem dicht genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Das V-Gebiet ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden.

Bisherige Planungsschritte

Die Planung des Gebiets und die planungsrechtliche Sicherung der Entwicklung wurde mit dem Quartiergestaltungsplan Eyschachen 2014 abgeschlossen. Betriebe mit hohem Flächenbedarf pro Arbeitsplatz und Betriebe mit grossen Emissionen sowie verkehrsintensive Einrichtungen inkl. Freizeit- und Einkaufszentren sind nicht zulässig. Die neue Erschliessungsstrasse (Eyschachenstrasse) ist teilweise erstellt. Erste Bauvorhaben wurden realisiert (Fabrikationsgebäude Kässbohrer Schweiz AG).

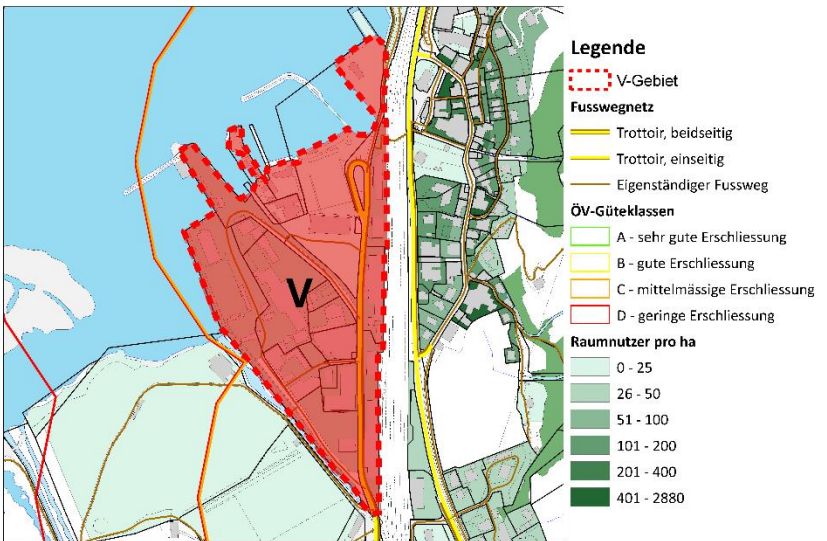
Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 1'000-1'300 Einwohner und Beschäftigte (2020: <50) *

* *Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte von 75-100 Personen pro Hektare (2020: 40) geschätzt.*

Abstimmung Verkehr und Siedlung

- ÖV: Das Gebiet wird nicht direkt mit einer Buslinie bedient, sondern ist über den Kantonsbahnhof bzw. die Bushaltestellen im Süden erreichbar. Das Gebiet ist ab Fahrplanwechsel 2021 daher lediglich mit einer ÖV-Güteklasse D erschlossen. Im nördlichen Teil besteht teilweise Güteklasse C.
- MIV: Die übergeordnete Anbindung erfolgt über die Industriestrasse (DTV: 3'500), welche zukünftig über den Halbanschluss direkt an die A2 angebunden wird. Mit der Eröffnung der WOV und des Halbanschlusses werden grössere Verschiebungen in der Verkehrsbelastung auf einzelnen Strassen erwartet. Die Kapazitäten werden auch in Zukunft als ausreichend betrachtet. Die gebietsinterne Erschliessung erfolgt über die Edouard-Züblin-Strasse sowie die in Realisierung befindliche Eyschachenstrasse.
- Velo: Entlang der Industriestrasse verläuft die kantonale Velohauptroute, 2019 wurde die Veloverbindung zwischen der Gemeinde Attinghausen und dem Bahnhof Altdorf verbessert, damit den Velofahrern eine neue Verbindung über das Areal Eyschachen zur Verfügung steht.
- Fussverkehr: Das Gebiet ist von Süden und Norden für den Fussverkehr erschlossen. Im Westen und Osten bilden die Autobahn und die Bahnlinie bisher unüberwindbare Hindernisse.

	<p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Umgang mit Reserven:</i> Die bestehenden Reserven sind zu nutzen bzw. schrittweise zu entwickeln. — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> 75-100 Beschäftigte pro Hektare (Stand 2020: <50) — <i>Nutzungsvorgaben:</i> keine Betriebe mit hohem Flächenbedarf und Betriebe mit grossen Immissionen sowie verkehrsintensive Einrichtungen inkl. Freizeit- und Einkaufszentren. — <i>Qualitätsvorgaben:</i> Es ist eine hohe Qualität bei den Bauten sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern — <i>Verkehrslenkung:</i> Es sind Massnahmen zu prüfen, mit denen der MIV-Anteil insbesondere für die arbeitsplatzintensiven Nutzungen gesenkt werden kann (z. B. Überprüfung Parkierungsvorschriften, Einfordern von Mobilitätskonzepten, etc.). — <i>ÖV:</i> Die ÖV-Erschliessung ist abgestimmt auf die Überbauung des Gebiets zu verbessern (Ziel: mehrheitlich ÖV-Güteklasse C). — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV:</i> Parkierungsanlagen sind flächeneffizient (möglichst unterirdisch oder mehrgeschossig) anzuordnen. <p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung ÖV-Konzept zur Verbesserung ÖV-Erschliessung und Senkung MIV-Anteil (bis 2024, ARE gemeinsam mit AWöV und Gemeinde) — Umsetzung ÖV-Konzept (2024-2028) — Schrittweise Fertigstellung der Feinerschliessung in Abstimmung mit der Entwicklungsgeschwindigkeit (laufend) — Vermarktung und Entwicklung der Baufelder (laufend) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S 4.5, ESP Urner Talboden — FV4.2 Halbanschluss und WOV — S4.2.1 Kantonsbahnhof (Bereich Bahnhof) — FV4.9 Umgestaltung Reussacherstrasse — GVXX: Erschliessung Werkmatt
<p>S4.2.3 Seematte, Flüelen</p>	<p>Federführung Beteiligte</p> <p>Gemeinde Flüelen Kanton Uri (ARE)</p> <div style="text-align: center;">  <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> V-Gebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 </div> <p>Abbildung 1: V-Gebiet Seematte, Flüelen</p> <p>Beschreibung</p> <p>Das Gebiet Seematte soll transformiert und verdichtet werden. Das Potential des Gebiets ist heute nicht ausgeschöpft. Trotz hohen Frequenzen wirkt der Ort für Touristen</p>

	<p>und Besucher wenig einladend. Das Gebiet ist heute durch gewerbliche Nutzungen geprägt. Die attraktive Lage am See sowie die zentrale Lage am Bahnhof Flüelen wird nicht in Wert gesetzt. Die Verbindung zum Dorfzentrum östlich des Bahnhofs ist verbesserungswürdig. Die Raumnutzerdichte soll erhöht und schrittweise eine gemischte Nutzung realisiert werden. Im Rahmen einer Entwicklungsplanung sollen in den kommenden Jahren die konkreten Ziele sowie ein Gesamtkonzept inklusive Aussagen zur Etappierung und zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr für die Gebietsentwicklung erarbeitet und breit abgestützt werden. Das V-Gebiet ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Wohnen und Tourismus Flüelen. Das Gebiet besitzt innerhalb der Seegegenden das höchste Innenentwicklungs- und Transformationspotenzial.</p> <p>Bisherige Planungsschritte</p> <p>Es wurden bereits verschiedene konzeptionelle Studien und Planungen für das Gebiet erarbeitet (Masterplanung Flüelen West, Siedlungsleitbild Flüelen 2014, Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen – Analyse, Fernbild, Leitlinien 2015).</p> <p>Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial</p> <p>Abhängig vom Gesamtkonzept, das im Rahmen der Entwicklungsplanung festgelegt wird.</p> <p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet verfügt über eine ÖV-Gütekategorie C. — MIV: Die übergeordnete Erschliessung erfolgt über die Bahnhofstrasse (DTV: 2'600). Das Gebiet verfügt über einen direkten Anschluss an die A4 in beide Richtungen. — Veloverkehr: Entlang der Bahnhofstrasse verläuft eine Nebenroute. — Fussverkehr: Das Gebiet ist schon heute gut für den Fussverkehr erschlossen, innerhalb des Areals bestehen jedoch noch Defizite, die im Rahmen der zukünftigen Entwicklung behoben werden. <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Umgang mit Reserven:</i> Es sind zuerst die bestehenden, erschlossenen Reserven zu nutzen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung ist das Verdichtungspotenzial zu prüfen. — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> im Rahmen der Entwicklungsplanung zu definieren — <i>Nutzungsvorgaben:</i> Mischnutzung und publikumsorientierte EG-Nutzung im nördlichen Teil zur Stärkung der Zentrumsfunktion, im Rahmen Entwicklungsplanung zu präzisieren. Es ist zu prüfen, ob Flächen für Nutzungen der öffentlichen Hand benötigt werden. — <i>Qualitätsvorgaben:</i> Es ist eine hohe Qualität bezüglich Städtebau, Architektur sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern — <i>Verkehrslenkung:</i> im Rahmen Entwicklungsplanung sind Abstimmung Siedlung und Verkehr aufzuzeigen und ggf. konkrete Massnahmen zur Verkehrslenkung zu definieren — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — MIV: keine AP-spezifischen Anforderungen <p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Weitere Konkretisierung Entwicklungsplanung pro Teilgebiet (ca. bis 2025, Gemeinde) — Realisierung (ca. ab 2025, Gemeinde) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S 4.5.5, ESP Wohnen und Tourismus Flüelen 				
<p>S4.2.4</p>	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Schattdorf</td> <td>Kanton Uri (ARE)</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (ARE)
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (ARE)				

**Militärstrasse / Rossgiesen-
 sen, Schattdorf**

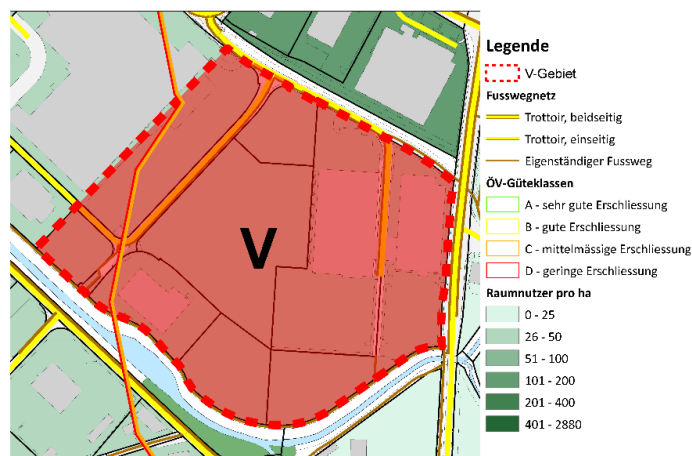


Abbildung 2: V-Gebiet Militärstrasse/ Rossgiesen, Schattdorf

Beschreibung

Das Gebiet Militärstrasse / Rossgiesen verfügt noch über grössere Reserven. Es soll sich zu einem Arbeitsplatzgebiet mit einer hohen Arbeitsplatzdichte und einer hohen baulichen Dichte entwickeln. Das Gebiet soll Platz für die Ansiedlung von verkehrs- und publikumsintensiven Nutzungen sowie Dienstleistungen bieten. Es ist gemäss kantonalem Richtplan das einzige Gebiet im Kanton Uri, in dem neue verkehrsintensive Nutzungen (> 5'000 m² Verkaufsfläche pro Anlage, > 300 PP oder > 1'500 Fahrten an mehr als 100 Tagen pro Jahr) realisiert werden dürfen. Flächenintensive Nutzungen mit geringer Nutzerdichte (z.B. Verteilzentren o.ä.) oder eingeschossige Gewerbegebäude und grossflächige Parkplätze sollen vermieden werden.

Bisherige Planungsschritte

In den letzten Jahren wurden verschiedene konzeptionell-strategische Planungen durchgeführt, die Aussagen zum Gebiet beinhalten: Siedlungsleitbild Schattdorf 2016, Entwicklungsplanung ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf 2017, Verkehrsrichtplan Schattdorf 2017, Gesamtschau Verkehr Schattdorf 2019

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 400-600 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 100) *

* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte von 50-75 Personen pro Hektare (2020: 10) geschätzt.

Abstimmung Verkehr und Siedlung

- ÖV: Das Gebiet verfügt über ÖV-Gütekategorie C
- MIV: Die übergeordnete Anbindung erfolgt über die Militärstrasse (DTV: 3'100) und die Gotthardstrasse (DTV: 10'000) bzw. Umfahrungsstrasse (DTV: 7'500).
- Veloverkehr: Die kantonalen Velohaupttrouten verlaufen entlang der Gotthardstrasse und der Rynächtstrasse.
- Fussverkehr: Das Gebiet ist bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen, insbesondere entlang der Stillen Reuss befindet sich ein attraktiver Fussweg, im Rahmen der zukünftigen Entwicklung soll die Attraktivität für den Fussverkehr noch verbessert werden.

Anforderungen

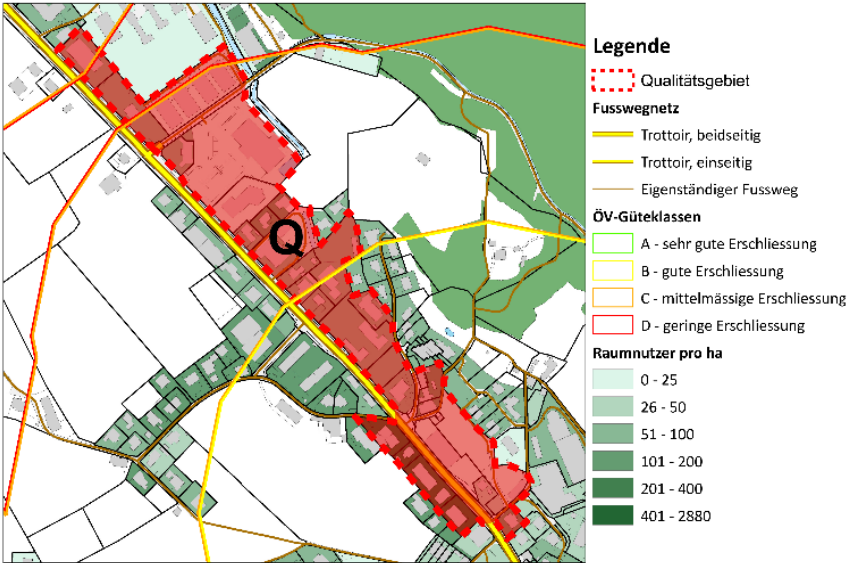
- *Umgang mit Reserven:* Die bestehenden Reserven sind zu nutzen bzw. schrittweise zu entwickeln.
- *Minimale Raumnutzerdichte:* 50-75 Beschäftigte pro Hektare (Stand 2020: 10)
- *Nutzungsvorgaben:* Verkehrsintensive Einrichtungen sind zulässig. Die Zulässigkeit von verkehrsintensiven Einrichtungen soll in der Nutzungsplanung explizit geregelt werden. Die zulässigen Nutzungen sind klar zu bezeichnen. Verkehrsintensive Nutzungen sind in den übrigen Gemeindegebieten auszuschliessen.
- *Qualitätsanforderungen:* Die Aussenräume sind qualitativ zu gestalten.

	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Verkehrslenkung</i>: Es sind Massnahmen oder Vorgaben vorzusehen und verbindlich zu verankern, mit denen der MIV-Anteil im Gebiet gesenkt werden kann. Dazu zählen z. B. Parkierungsvorschriften oder das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Einrichtungen. — <i>ÖV</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV</i>: Parkierungsanlagen sind flächeneffizient (möglichst unterirdisch oder mehrgeschossig) anzuordnen. <p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Anpassung der Bau- und Zonenordnung: Nutzungsbestimmungen auf Zielsetzungen und Anforderungen ausrichten: u. a. Zulässigkeit verkehrsentensive Einrichtungen, Ausschluss verkehrsentensive Einrichtungen in übrigen Gebieten, prüfen von Mindestdichten, verkehrssteuernde Massnahmen und Vorgaben (bis 2024) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S 4.5.6 ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf — GV4.6 Erschliessung Ried — GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente	
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Quartierrichtplan Bahnhof 2013, Planungsbericht (Metron, 2013) — Quartiergestaltungsplan Eyschachen, Planungsbericht (Volkswirtschaftsdirektion, 2014) — Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen – Analyse, Fernbild, Leitlinien (van de Wetering, 2015) — Entwicklungsplanung ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (AchtGradOst, 2019) — Fact-Sheets und Quartieranalysen (ARE, 2020)

S4.3 Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere

Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere (Q-Gebiete)		S 4.3
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 1201.3.070; Weiterführung, Weiterentwicklung (S3.3)	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Siehe Teilmassnahmen	
Beteiligte	Siehe Teilmassnahmen	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
<p>In Gesprächen mit den Gemeinden wurden zwei Gebiete mit Defiziten in Bezug auf das Ortsbild, die Gestaltung des öffentlichen Raums oder die Bausubstanz identifiziert (Q-Gebiete). Ziel der Massnahme ist die bauliche Aufwertung der Gebiete durch behutsame Eingriffe in bestehende Strukturen. Städte- bzw. ortsbauliche Missstände sollen behoben werden, die bauliche Substanz soll erneuert werden.</p> <p><i>Anpassung der Massnahme gegenüber dem AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2019-2026 bezeichnet. Entsprechend wird die Massnahme wieder aufgenommen und neu als Daueraufgabe bezeichnet. Die Ziele, die Umsetzung und Überprüfung der Massnahme wurden im Rahmen des AP 4G konkretisiert. Der Umfang der Q-Gebiete, wie auch der V- und Z-Gebiete (vgl. Massnahme S 4.2 und S 4.4) wurde bereinigt, so dass keine Doppelnennungen mehr bestehen.</i></p>		
Inhalte		
<p>Die Gemeinden unterstützen die bauliche Erneuerung und Aufwertung der Q-Gebiete. Sie prüfen insbesondere folgende Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Konkretisierung der Entwicklungsziele im Siedlungsleitbild oder in gebietspezifischen Planungen — Identifikation und Umsetzung von geeigneten Massnahmen wie z. B.: Initiierung geeigneter Planungsprozesse, Identifikation erhaltenswerter Bauten, formulieren von Zielen für künftige Nutzungen unter Einbezug 		

von Grundeigentümern, Schaffung von planerischen Voraussetzungen für Anpassungen oder Erweiterung der Ursprungsnutzung, Realisierung von Massnahmen zur Verringerung der Verkehrsbelastung. — Der Kanton kontrolliert die Entwicklung der Q-Gebiete bei der Überprüfung der Siedlungsleitbilder und bietet Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung an.		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei: <ul style="list-style-type: none"> — Stärkung der Ortskerne, Aufwertung der städtebaulichen Achsen — Sicherstellung einer hohen städtebaulichen Qualität und attraktiven und nutzergerechten Gestaltung des öffentlichen Raums, Beitrag zu funktionierenden und lebendigen Zentren 		
Teilstrategie		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln 		
Handlungsbedarf		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern 		
Nutzen/Wirkung		
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern		
— Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet, Behebung von orts- und städtebaulichen Defiziten, Verbesserung der Aufenthaltsqualität.		
Bezug zu kantonalem Richtplan / Abstimmung Siedlung – Verkehr / Umwelt		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage
	Abschnitt / Kapitel: 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.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	–	
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten. Die Massnahme trägt zum Erhalt von schützenswerten Ortsbildern bei (z. B. Q-Gebiet Erstfeld (im ISOS aufgeführt)).	
Teilmassnahmen		
S4.3.1	Federführung Gemeinde Altdorf	Beteiligte -

<p>Sagenmatt / Schützensgut, Altdorf</p>	<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Qualitätsgebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 </div> </div> <p>Abbildung: Q-Gebiet Sagenmatt / Schützensgut, Altdorf</p> <p>Beschreibung</p> <p>Durch die WOV wird die Flüelerstrasse vom Verkehr entlastet. Der zukünftige Charakter und die Entwicklung des Gebiets entlang der Flüelerstrasse sollen geklärt werden. Dabei soll insbesondere aufgezeigt werden, wie die ortsbaulichen Defizite (bzgl. öffentlichen Räumen, Nutzungen, Gestaltung Eingangssituation) mittel- bis langfristig behoben werden können. Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass das Gebiet heute weitgehend überbaut ist und eine kleinteilige Grundeigentümerstruktur aufweist.</p> <p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sistierung der Erarbeitung eines QGP im nordöstlichen Teil <p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Konkretisierung des Charakters und der Entwicklung des Gebiets in Siedlungsleitbild, abgestimmt auf Umgestaltung Flüelerstrasse (bis 2024, Gemeinde) — Konkretisierung des Charakters und Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts als kooperative Planung zwischen Gemeinde, Grundeigentümerschaften, Bevölkerung und Kanton zu einem Pionier-Quartier. — Weitere Schritte gemäss Aussagen im Entwicklungskonzept bzw. Siedlungsleitbild (anschliessend, Gemeinde) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — GV4.9 Umgestaltung Flüelerstrasse 				
<p>S4.3.2 Oberdorf, Erstfeld</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Erstfeld</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Erstfeld	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Erstfeld	-				

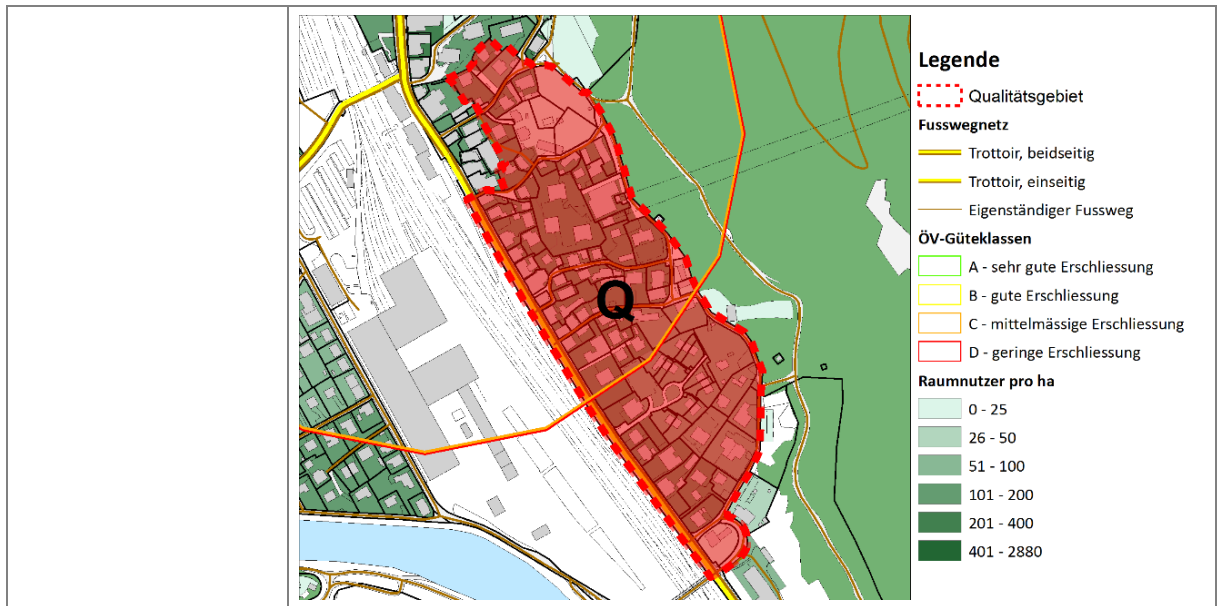


Abbildung: Q-Gebiet Oberdorf, Erstfeld

Beschreibung

Der Charakter und die ortsbauliche Erscheinung des Gebiets sollen 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. Die Grundeigentümer sollen zudem sensibilisiert und durch die Gemeinde aktiv unterstützt werden, ihre Liegenschaften zu erneuern/ sanieren.

Bisherige Planungsschritte

- Siedlungsleitbild Erstfeld (2014)
- Erarbeitung Entwicklungsstudie Oberdorf (2015)
- Revision der Nutzungsplanung (2016)

Weitere Planungsschritte und Meilensteine

- Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen «Perspektive Erstfeld» (2021, Gemeinde, Kanton, SBB)
- Konkretisierung des Charakters und Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts als kooperative Planung zwischen Gemeinde, Grundeigentümerschaften, Bevölkerung und Kanton zu einem Pionier-Quartier. Koordination mit Testplanung / Gesamtstrategie Gebiet Gotthardstrasse (vgl. Massnahme [GV4.13](#)) (vor 2022, Gemeinde)
- Umsetzung von weiteren Massnahmen gemäss Testplanung und basierend auf der Entwicklungsstudie Oberdorf (ab 2022, Gemeinde)
- Überführung des Entwicklungskonzepts ins Siedlungsleitbild (bis 2024, Gemeinde)
- Weitere Schritte gemäss Aussagen im Entwicklungskonzept bzw. Siedlungsleitbild (anschliessend, Gemeinde)
- Abstimmung mit Umgestaltung Gotthardstrasse (Planung: bis 2025, Umsetzung ab 2026)

— Abstimmung mit weiteren Massnahmen

- [IM4.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld](#)
- [GV4.13 Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung / Gesamtstrategie](#)

Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente

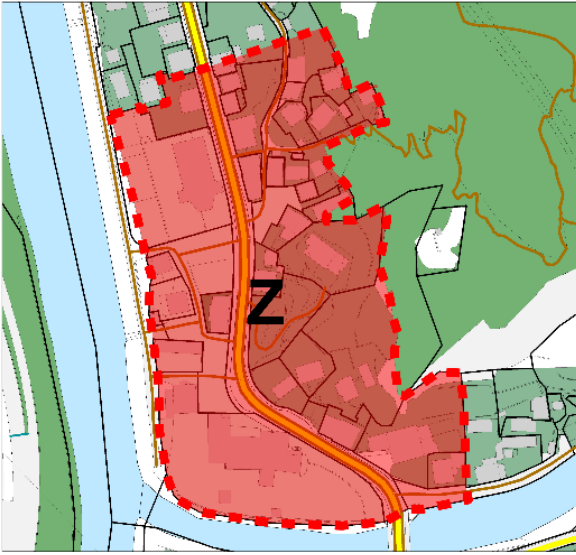
Dokumente

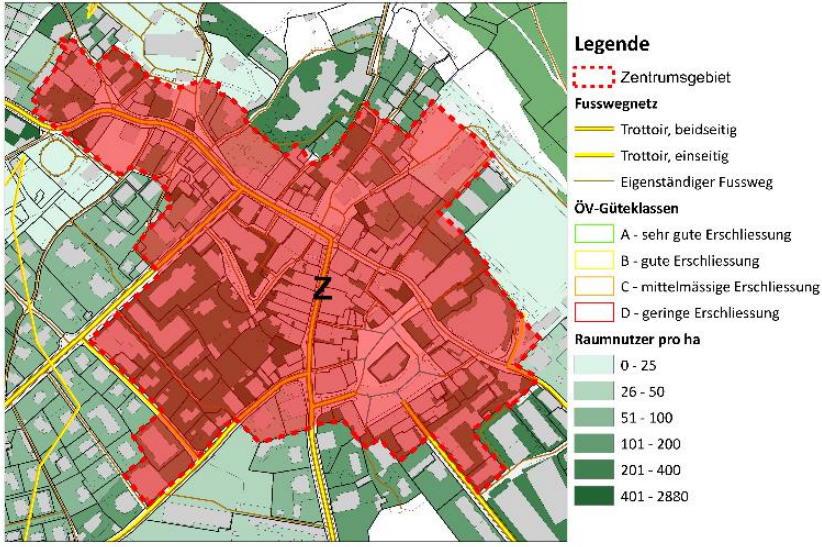
-

S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung

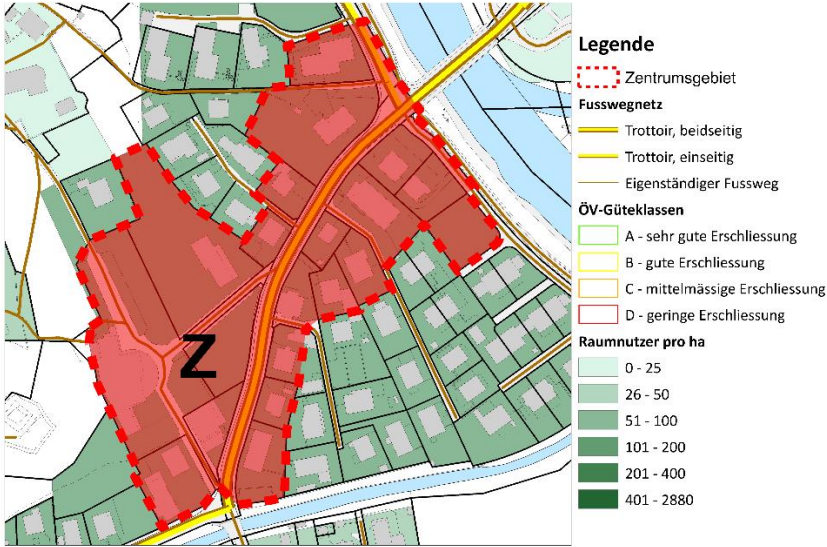
Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiete)		S4.4
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 1201.3.070; Weiterführung / Weiterentwicklung (S3.4)	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Siehe Teilmassnahmen	
Beteiligte	Siehe Teilmassnahmen	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Verschiedene Gemeinden sehen sich vor der Herausforderung, dass Gewerbe und Detailhandel zunehmend aus den Ortszentren verschwinden und diese entsprechend weniger lebendig sind und dadurch zunehmend ihre Attraktivität einbüßen. Dieser Entwicklung soll mit der Umsetzung der Massnahme entgegengewirkt werden. Die Gebiete werden mit der Abkürzung „Z“ versehen, was für „Zentrumsfunktion“ steht. Sie überschneiden sich teilweise mit den ESP (vgl. Massnahme S 4.5)</p> <p><i>Anpassung der Massnahme gegenüber AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2019-2026 bezeichnet. Entsprechend wird die Massnahme wieder aufgenommen und neu als Daueraufgabe bezeichnet. Die erfolgten Schritte seit der Erarbeitung des AP 3G werden festgehalten und neue Planungsschritte und Meilensteine bezeichnet.</i></p>		
Inhalte		
<p>Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, welche in ihrer Funktion als Dorfkern oder Zentrum gestärkt werden sollen. Das fördert die Positionierung dieser Gebiete, als zukunftsfähige Wirtschafts- und Lebensräume und als Orte der Begegnung. In kleineren Ortszentren steht vor allem der Erhalt bestehender Funktionen (z. B. Angebote des täglichen Bedarfs) im Vordergrund. Im Hauptzentrum Aldorf soll die Zentrumsfunktion weiter gestärkt werden. Die Gemeinden prüfen dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> — die Initiierung eines partizipativen Dorfkern- resp. Zentrums-Entwicklungsprozesses. Ein solcher kann u.a. folgendes beinhalten: Bedürfnisermittlung, Potentialanalyse, Entwicklung von Nutzungsszenarien, 		

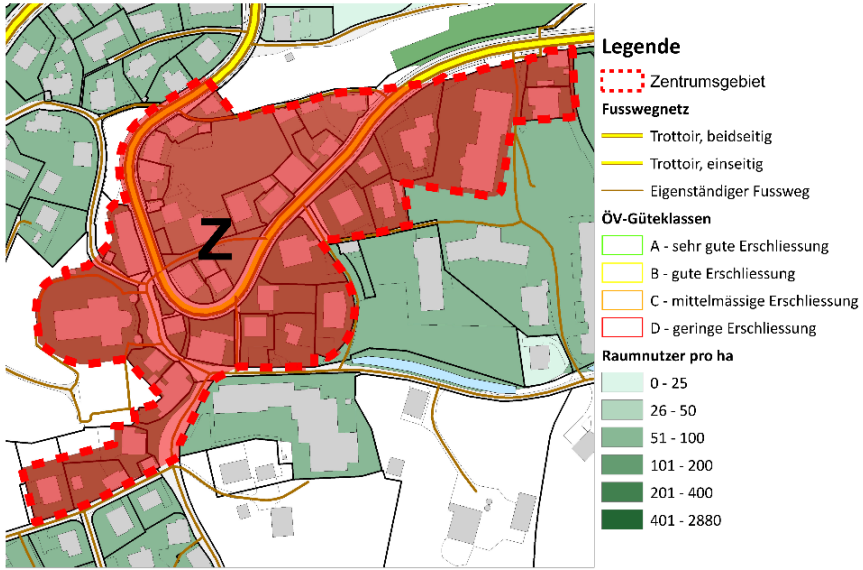
Erarbeitung einer Vision für die zukünftige Entwicklung, Sensibilisierung der Bevölkerung, Überführung der Inhalte der Vision in geeignete raumplanerische Instrumente — das Schaffen von Voraussetzungen für die Stärkung der Funktion als Orts- / Quartierzentrums über Vorgaben in der Nutzungsplanung zu Mischnutzungen oder Erdgeschossnutzungen — die Umsetzung oder Unterstützung von konkreten Projekten, die zur Zentrumsfunktion beitragen													
Zweckmässigkeit und Nutzen													
Zukunftsbild													
Die Massnahmen entsprechen folgenden Aspekten des Zukunftsbildes — Weiterentwicklung und Stärkung der historisch gewachsenen Ortskerne und Zentren — Stärkung urbanes Rückgrat													
Teilstrategie													
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln — S4: Zentrumsfunktionen von Orts- und Quartierzentren stärken, Belebung fördern													
Handlungsbedarf													
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: — Rahmenbedingungen für funktionierende Zentren optimieren — Förderung von Mischnutzungen bei Bauprojekten													
Nutzen/Wirkung													
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern — 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 Dorfzentren durch Schaffen der planerischen Voraussetzungen (Mischnutzungsvorgaben) oder die aktive Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten — Verringerung des Einzonungsdrucks für neue Gewerbeflächen an peripheren, schlecht mit dem ÖV erschlossenen Lagen — Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume durch Belebung WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern — Erhöhung des Anteils Fuss- und Veloverkehr durch Realisierung von Mischnutzungen und Ermöglichung kurzer Wege													
Bezug zu kantonalem Richtplan / Abstimmung Siedlung – Verkehr / Umwelt													
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Die Massnahme trägt zur Förderung von Mischnutzungen bei. Sie fördert kurze Wege in den Zentren, was zur Vermeidung des Verkehrs beiträgt.												
Bezug zum kantonalen Richtplan	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Richtplanrelevant</td> <td style="width: 50%;">Koordinationsstand KRP</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Nein</td> <td><input type="checkbox"/> Vororientierung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Ausgangslage</td> </tr> </table> <p>Abschnitt / Kapitel: 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>	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung		<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis		<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		<input type="checkbox"/> Ausgangslage
Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP												
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand												
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung												
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis												
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung												
	<input type="checkbox"/> Ausgangslage												
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.												

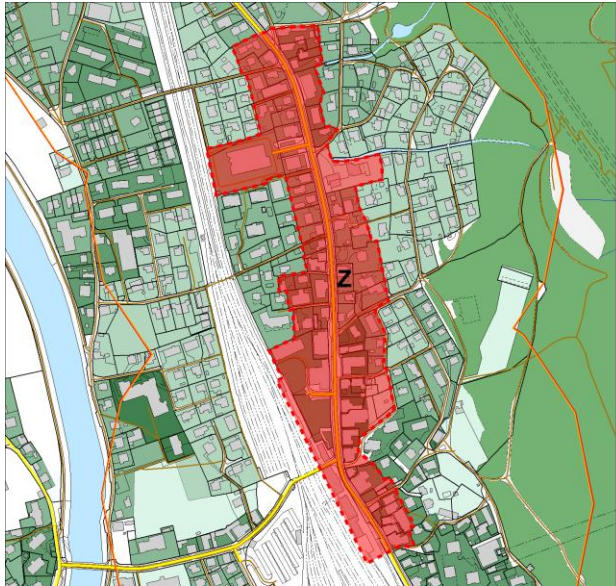
Teilmassnahmen		
S4.4.1 Dorfzentrum, Amsteg	Federführung Gemeinde Silenen	Beteiligte Kanton Uri (Aft)
<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>Legende</p> <p>Zentrumsgebiet</p> <p>Fusswegnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> — Trottoir, beidseitig — Trottoir, einseitig — Eigenständiger Fussweg <p>Öv-Güteklassen</p> <ul style="list-style-type: none"> A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung <p>Raumnutzer pro ha</p> <ul style="list-style-type: none"> 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 </div> </div> <p style="text-align: center;">Abbildung: Z-Gebiet Dorfzentrum, Amsteg</p>		
<p>Beschreibung</p> <p>Der touristische Charakter des Gebiets soll im Rahmen anstehender Planungen und Veränderungen besser zur Geltung gebracht werden. Die bestehenden zentralörtlichen Funktionen sollen erhalten bleiben. Mit dem Projekt Dienstleistungszentrum wurden die Bedürfnisse abgeklärt. Zudem fanden Infoveranstaltungen und Workshops statt und die Gemeinde Silenen hat Hausanalysen aktiv gefördert. Mittelfristig stehen die Gesamtsanierung des Post- und Beckplatzes im Vordergrund, wodurch das Hotel und der Dorfladen profitieren könnten. Mittel- bis langfristig könnte zudem das Schulhaus umgenutzt werden.</p>		
<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bedürfnisabklärung mit Projekt Dienstleistungszentrum (Sommer 2016) — Infoveranstaltungen (Frühjahr 2016 und Herbst 2017) — Workshops (12. September und 14. November 2016) — Hausanalysen (Herbst 2018) 		
<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Siedlungsleitbild (vgl. Massnahme S4.1) (bis 2021, Gemeinde): Konkretisierung der Entwicklung des Ortskerns im Siedlungsleitbild, Abstimmung mit Entwicklung im Gebiet Grund, darauf aufbauend Formulierung von konkreten Massnahmen. — Die Gemeinde bezieht im Rahmen der Sanierung des Post- und Beckplatzes nutzungs-mässige und städtebauliche Überlegungen zur Aufwertung des Gebiets mit ein. (z. B. Erhöhung Aufenthaltsqualität, Stärkung des touristischen Charakters). Es wird geprüft ob entsprechende Massnahmen im Zuge der Bauarbeiten realisiert werden können (vgl. Massnahme IM4.2) 		
<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — IM 4.2, Multimodale Drehscheibe Busterminal Amsteg — S4.1, Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 		
S4.4.2 Zentrum, Altdorf	Federführung Gemeinde Altdorf	Beteiligte Kanton Uri (Aft)

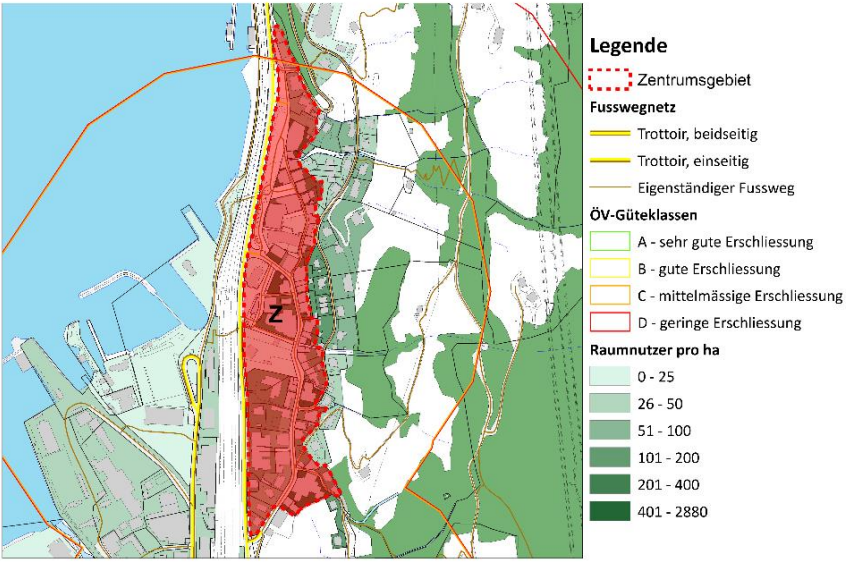
		
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Zentrum, Altdorf</p>	
	<p>Beschreibung</p> <p>Das Zentrum Altdorf (inklusive Altdorf Ost, Hellgasse, Dätwylerareal) wird im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt für Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen bezeichnet. Das Zentrum soll diese Funktionen weiterhin erfüllen. Die Zentrumsfunktionen und der Nutzungsmix (Detailhandel, öffentliche Dienstleistungen, Gastronomie) sollen gestärkt bzw. deren Schwächung aufgehalten werden. Insbesondere sollen wichtige, grössere Versorgungsangebote (Coop, Migros), die Standorte für Verwaltung und das Spital erhalten werden. Gleichzeitig soll das Gebiet weiterhin als attraktiver Wohnort dienen. Mit der Eröffnung der WOV, wird der Dorfkern von Altdorf vom Durchgangsverkehr befreit. Dies bringt eine grosse Chance für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität mit sich. Dies trägt auch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Läden, Gastronomie oder andere gewerbliche Nutzungen bei. Die nutzungsmässigen Überlegungen sollen in diese Planungen integriert werden.</p>	
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Entwicklungsstrategie Altdorf (2009) — Entwicklungskonzept Industriezone Hellgasse Ost (2015) — Einführung Gewerbe-Coach (2018) zur Unterstützung des Altdorfer Gewerbes 	
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ermittlung von Potenzialen und Bedürfnissen in einer Gesamtschau — Einbringung von Nutzungsüberlegungen bei der Ausarbeitung und Realisierung der Aufwertung des Strassenraums im Rahmen der verschiedenen geplanten Verkehrsprojekte (siehe Abstimmung mit weiteren Massnahmen) — Erarbeitung Siedlungsleitbild (vgl. Massnahme S 4.1) (bis 2024, Gemeinde): Konkretisierung der Entwicklung des Ortskerns im Siedlungsleitbild. — Umsetzung Siedlungsleitbild in Nutzungsplanung (bis 2026, Gemeinde) 	
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.5.3 ESP Zentrum Altdorf — GV4.2 Altdorf innerorts — GV4.12 Verkehrsregime Rathausplatz Altdorf — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 	
<p>S4.4.3 Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen</p>	<p>Federführung</p> <p>Gemeinden Altdorf und Bürglen</p>	<p>Beteiligte</p> <p>Kanton Uri (ARE, AfT, AfH), Gemeinde Schattdorf, Gemeinde Bürglen</p>

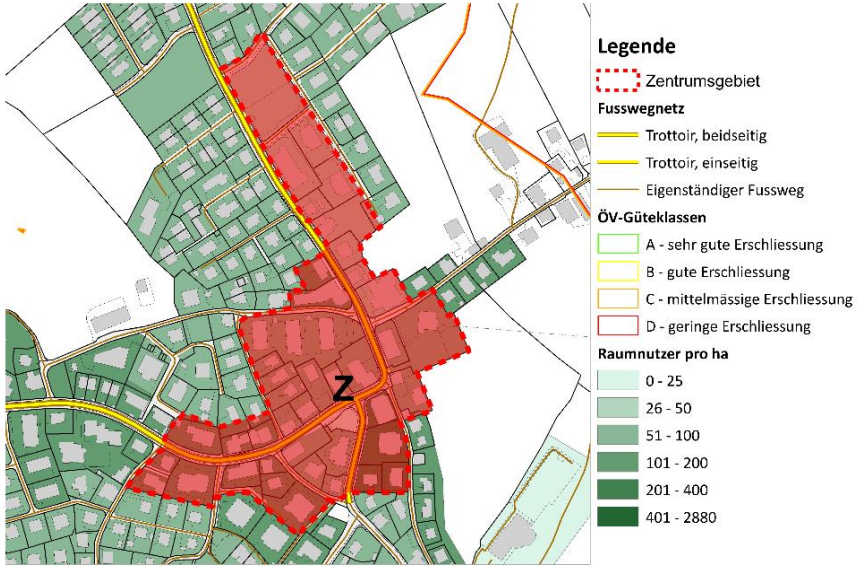
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen/Altdorf</p>				
	<p>Beschreibung</p> <p>Das Gebiet wird heute gemischt genutzt, die Parzellen westlich der Strasse vorwiegend gewerblich, z.T. eingeschossig. Die Kantonsschule und das Einkaufszentrum Urner Tor, die hervorragende Erschliessung und die zentrale Lage zwischen den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Schattdorf verdeutlichen die regionale Bedeutung des Gebiets. Es befindet sich auf Gemeindegebiet von Altdorf und Bürglen. Mit der Realisierung der WOV werden verschiedene verkehrliche Anpassungen vorgenommen.</p> <p>Der Charakter des Gebiets mit seinen unterschiedlichen Nutzungen soll gestärkt werden. Die Möglichkeiten einer Verdichtung und städtebaulichen Aufwertung sind zu prüfen. Mit dem Wegzug des kantonalen Werkhofs im südlichen Teil des Gebiets entstehen neue Potenziale.</p> <p>Die zukünftige Entwicklung soll im Rahmen der Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsperspektive geklärt und anschliessend umgesetzt werden. Dazu sind folgende Schritte vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Entwicklungsperspektive mit folgenden Bestandteilen: <ul style="list-style-type: none"> Langfristige Entwicklungsperspektive mit Aussagen zu Städtebau, Nutzung, Erschliessung, Einfahrten Kantonsstrasse, Parkierung, Strassenraum. Empfehlungen zur verbindlichen Umsetzung in den planungsrechtlichen Instrumenten der Gemeinden — Behördenverbindliche Verankerung der Entwicklungsperspektive z.B. im kommunalen Siedlungsleitbild oder in einem gemeinsam getragenen Masterplan — Schaffung der grundeigentümergebundenen, planungsrechtlichen Rahmenbedingungen, soweit notwendig 				
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — AP3G: GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen – Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe) — Instandstellung Kreisel Kollegium (2020) 				
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsperspektiven für das Gebiet (2022-2024, Gemeinden, Kanton Uri (ARE)) — Behördenverbindliche Verankerung der Entwicklungsperspektive in einem Masterplan und/oder im Siedlungsleitbild (anschliessend, Gemeinden, Kanton Uri (ARE)) 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — AP3G: WOV, Flama WOV — S4.1, Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.4.4 Dorfzentrum, Attinghausen</p>	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Attinghausen</td> <td>-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Attinghausen	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Attinghausen	-				

(bisher: Ortseinfahrt Attinghausen)	 <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsgebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 <p>Abbildung: Z-Gebiet Dorfzentrum, Attinghausen</p>				
	<p>Beschreibung</p> <p>In Attinghausen gibt es kein eigentliches Zentrum. Einige zentralörtliche Funktionen (Volg, Restaurant, Bäckerei) befinden sich dezentral verteilt im Bereich der Burgstrasse am Dorfeingang. Diese Nutzungen sollen erhalten bleiben, die weitere Abwanderung von öffentlichen Dienstleistern wie Bank und Post und die damit einhergehende Entwicklung zu einer Schlafgemeinde soll aufgehalten werden. Gleichzeitig stellt sich die Frage, ob in der Gemeinde ein eigentliches Dorfzentrum entwickelt werden kann. Die Gemeinde geht diesen Fragen im Rahmen einer Entwicklungsstudie zum Dorfzentrum nach. Die Erkenntnisse daraus sollen in das Siedlungsleitbild einfließen und in konkreten Massnahmen resultieren. Gleichzeitig pflegt sie den Kontakt zu Grundeigentümern und Betreibern. Sie unterstützt die Umnutzung von ungenutzten oder nicht mehr genutzten Flächen – insbesondere für Gewerbenutzungen.</p>				
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gemeindeinterne Auslegeordnung zum Dorfzentrum (2020) 				
	<p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Entwicklungsstudie zum Dorfzentrum (bis 2024, Gemeinde) — Erarbeitung Siedlungsleitbild (bis 2026, Gemeinde) — Unterstützung von Umnutzungen ungenutzter oder nicht mehr genutzter Flächen – insbesondere für Gewerbenutzungen (laufend, Gemeinde) 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — AP3G: FV3.5 Veloführung Abschnitt Halbanschluss A2 – Attinghausen — S4.1, Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.4.5 Dorfzentrum, Bürglen (bisher: alter Ortskern Bürglen)</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Bürglen</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Bürglen	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Bürglen	-				

	 <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsgebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 	
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Dorfzentrum, Bürglen</p> <p>Beschreibung</p> <p>Der Dorfcharakter des Gebiets mitsamt den Mischnutzungen soll erhalten bleiben. Die Gemeinde untersucht im Rahmen der Erarbeitung des Siedlungsleitbilds (bis 2022), welche weiteren Massnahmen zur Stärkung der Zentrumsfunktion ergriffen werden können. Gleichzeitig setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass auch bei zukünftigen Planungen in Zentrumsnähe Mischnutzungen realisiert werden. Zudem soll geprüft werden, welche Synergien sich mit der Sanierung des Kirchplatzes ergeben.</p>	
	<p>Bisherige Planungsmassnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — QGP Pfarmätteli (2019) 	
	<p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Siedlungsleitbild (bis 2022, Gemeinde) — Umsetzung der Erkenntnisse im Rahmen der Nutzungsplanung, z. B. Mischnutzungen, Einordnung ins Ortsbild (bis 2024, Gemeinde) — Die Gemeinde bringt sich bei Planungen oder konkreten Entwicklungsabsichten seitens Grundeigentümer in die Planungen ein (laufend) 	
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 	
<p>S4.4.6 Zentrum, Erstfeld</p>	<p>Federführung</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gemeinde Erstfeld 	<p>Beteiligte</p> <p>-</p>

	 <p>Legende</p> <p>Zentrumsgebiet Zentrumsgebiet</p> <p>Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg</p> <p>ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung</p> <p>Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880</p> <p>Abbildung: Z-Gebiet Zentrum, Erstfeld</p>	
	<p>Beschreibung</p> <p>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 bestehen bleiben.</p>	
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sanierung Kantonstrasse Nord (Birtschen - Unterführung Bahnhof), in Realisierung (Stand: Februar 2021) — Überbauungsstudie Gemeindeparkplatz, Burch + Partner, in Erarbeitung (Stand: Februar 2021) 	
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen «Perspektive Erstfeld» (vor 2022, Gemeinde, Kanton, SBB) — Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum (vgl. Massnahme GV4.15) (vor 2022, Gemeinde) — Aktualisierung Siedlungsleitbild von 2014 auf Basis der aktuell laufenden Projekte (bis 2024, Gemeinde) 	
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — AP4G C-Horizont: Umgestaltung Gotthardstrasse, Erstfeld — GV4.4 und GV4.5: Unterführung Schlossbergstrasse — GV4.14: Bahnhof Zentrum, Erstfeld: Testplanung — S4.1 Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 	
<p>S4.4.7 Dorfkern, Flüelen</p>	<p>Federführung Gemeinde Flüelen</p>	<p>Beteiligte -</p>

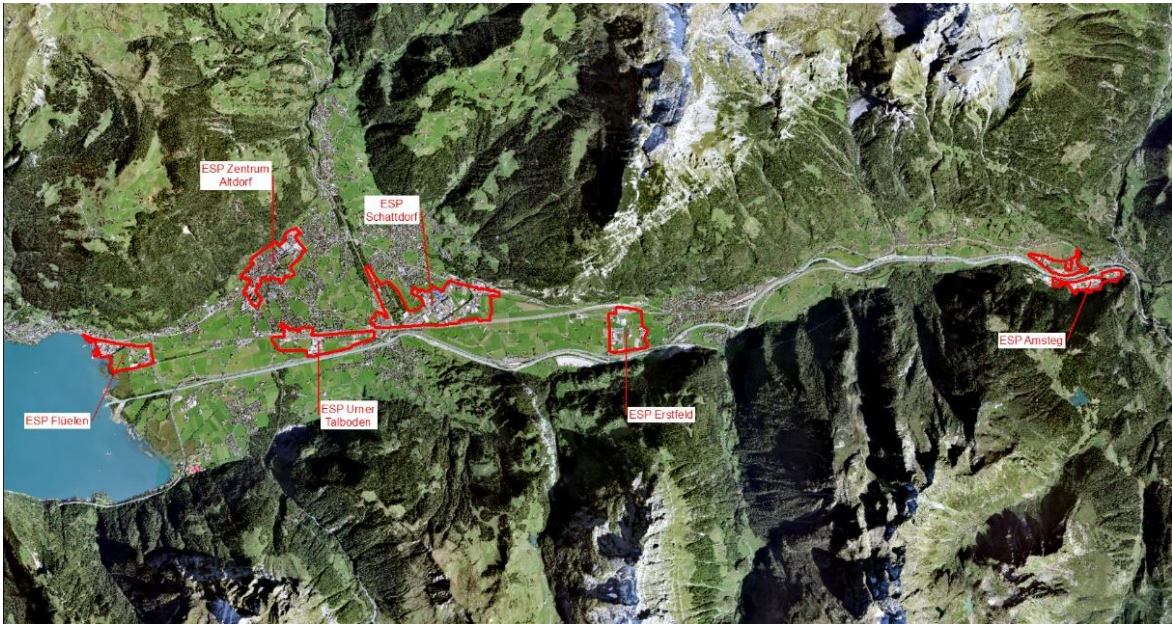
	 <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsgebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 				
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Dorf kern, Flüelen</p>				
	<p>Beschreibung</p> <p>Die zentralörtlichen Funktionen sollen erhalten und Erdgeschossnutzungen gefördert werden. Die alternativen Nutzungsmöglichkeiten der Kirche sollen zudem verbessert werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklungsplanung Seeufer ist auch zu prüfen, wie sich die beiden Ortsteile künftig ergänzen.</p>				
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Siedlungsleitbild (2014) — Gesamtrevision Nutzungsplanung (2018) — Realisierung Ersatzneubau Weisses Kreuz für Alterszentrum (2020) 				
	<p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung der Entwicklungsplanung Seeufer (ca. bis 2025) — Ggf. Umsetzung weiterer Massnahmen in Abstimmung mit Entwicklungsplanung Seeufer 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S 4.5.5 ESP Flüelen — S 4.2.3 V-Gebiet Seematte — S4.1 Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.4.8 Dorf kern, Schattdorf</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Schattdorf</td> <td>-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Schattdorf	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Schattdorf	-				

	 <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsgebiet <p>Fusswegnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg <p>ÖV-Güteklassen</p> <ul style="list-style-type: none"> A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung <p>Raumnutzer pro ha</p> <ul style="list-style-type: none"> 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 				
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Dorfkern, Schattdorf</p> <p>Beschreibung</p> <p>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. In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Initiativen verfolgt, um Zentrumsnutzungen im Dorf zu erhalten oder mit neuen Nutzungen den Zentrumscharakter zu stärken. Die Gemeinde beteiligt sich weiterhin am Dialog mit betroffenen Interessengruppen und wird zukünftige Massnahmen begleiten.</p>				
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Umsetzung Gemeinschaftspraxis (2020) 				
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsvorstellung zum Dorfkern und Verankerung in Siedlungsleitbild (2021) 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — GV4.1.2: Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schattdorf — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.4.9 Dorfzentrum, Seedorf</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Seedorf</td> <td>-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Seedorf	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Seedorf	-				

	<p>Abbildung: Z-Gebiet Dorfzentrum, Seedorf</p>				
	<p>Beschreibung</p> <p>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). Die Entwicklung des Gebiets ist gemeinsam mit der Gestaltung des Strassenraums zu betrachten.</p>				
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Studie Dialog Siedlung 2016 				
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Vertiefung der Studie Dialog Siedlung z. B. im Rahmen eines Studierendenprojekts (bis 2022) — Abstimmung mit Kanton betreffend die Sanierung des Strassenraums (bis 2022) — Einbettung der Ideen der Studie im Rahmen der Überarbeitung des Siedlungsleitbildes, Definition und Priorisierung von Massnahmen (bis 2024) — Umsetzung der Massnahmen aus dem Siedlungsleitbild (bis 2028) 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — FV4.1: Verbesserung Querungsstellen Fussverkehr — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.4.10 Dorfzentrum Dägerlohn, Silenen</p>	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Silenen</td> <td>-</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Silenen	-
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Silenen	-				

	<p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> Zentrumsgebiet Fusswegnetz Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880
	<p>Abbildung: Z-Gebiet Dorfzentrum Dägerlohn, Silenen</p> <p>Beschreibung</p> <p>Im Rahmen des NRP-Projekts „Dienstleistungszentrum als Dorfmittelpunkt“ wurde ein Konzept entwickelt, das zeigt, wie in Dorfläden Nahversorgung, Dienstleistungen und Treffpunkt in einem neuen Modell eines Dienstleistungszentrums gebündelt und damit wirtschaftlich betrieben werden können. Damit werden Szenarien aufgezeigt, wie der bestehende Dorfläden 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.</p>
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gespräche mit Grundeigentümern (Raiffeisen) im Zusammenhang mit Verkauf von Gebäuden sowie Sanierung Gemeindeverwaltung (2015) — Erarbeitung NRP-Projekt (2015-2018)
	<p>Weitere Schritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Umsetzung der wesentlichen Erkenntnisse des NRP-Projekts in Siedlungsleitbild (2021) — Allenfalls Umsetzung in Teilrevision Nutzungsplanung (2021) — Umsetzung von Massnahmen gemäss NRP-Projekt (Dialog mit Grundeigentümern pflegen, Gebäudechecks (laufend))
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder
<p>Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente</p>	
<p>Dokumente</p>	<p>-</p>

S4.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte

Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte		S4.5
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 1201.3.067; Weiterentwicklung, Weiterführung (S3.5)	Massnahmenart Siedlung
Federführung	Siehe Teilmassnahmen	
Beteiligte	Siehe Teilmassnahmen	
Beschreibung		
		
Ausgangslage		
<p>Die letzten fünfzehn 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 sind im kantonalen Richtplan Entwicklungsschwerpunkte mit unterschiedlichen Standortprofilen (Industrie, Gewerbe und verkehrsentensive Einrichtungen; Wohnen; Dienstleistung, Tourismus) und Qualitäten definiert (vgl. Kapitel 4.3 gemäss kantonalem Richtplan). Ziel ist es, hochwertige, optimal auf den Verkehr abgestimmte Entwicklungsgebiete für die unterschiedlichen Standortprofile gemäss kantonalem Richtplan zu schaffen.</p> <p><i>Anpassung der Massnahme gegenüber AP 3G: Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Sie beinhaltete die Ausarbeitung von Entwicklungskonzepten für die einzelnen ESP. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2023-2026 bezeichnet. Die Massnahme wird im AP 4G wieder aufgenommen und als Daueraufgabe bezeichnet, da die Umsetzung langfristig erfolgt. Da die Planung und Umsetzung der einzelnen ESP sehr unterschiedlich weit fortgeschritten sind, wird die Massnahme dem jeweiligen Planungs- und Entwicklungsstand angepasst. Neu werden für jeden ESP spezifische Anforderungen formuliert, die bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden müssen. Die Massnahme</i></p>		

verlangt z. B. nicht mehr, dass für ESP, deren Entwicklung schon sehr weit konkretisiert wurde, ein Entwicklungskonzept erarbeitet werden muss. Die ESP überschneiden sich teilweise mit den V-Gebieten (vgl. S 4.2).

Inhalte

Die Massnahme bezeichnet die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte für die einzelnen ESP. Weiter hält sie konkrete Anforderungen an die Entwicklung der ESP fest, die sich aus dem Agglomerationsprogramm ergeben. Die Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen erfolgt durch den Kanton, bei der Prüfung der Entwicklungskonzepte und Siedlungsleitbilder oder bei der Genehmigung von Nutzungsplanungen oder Quartiergestaltungsplänen.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds und der Ziele bei:

- Stärkung urbanes Rückgrat und Ortskern Altdorf, Umsetzung der Transformationsgebiete, Entwicklung und Stärkung der Arbeitsplatzschwerpunkte
- Beitrag zu kompakten, qualitativ hochwertigen Siedlungen, zu funktionierenden und lebendigen Zentren sowie zur Entwicklung von attraktiven Arbeitsplatzgebieten, die direkt an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden sind und gut mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr erschlossenen sind

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S 1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten
- S 2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln
- S 3: Kompakte Siedlungen fördern und Innenentwicklung vorantreiben

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme lenken und räumlich konzentrieren
- Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs aktiv steuern
- Arbeitszonen möglichst direkt an übergeordnetes Strassennetz anbinden
- Wohn- und Siedlungsqualität im Zuge von Verdichtung und in ausgewählten Gebieten verbessern

Nutzen/Wirkung

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

- 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.
- Verringerung Einzonungsdruck durch Konzentration der Entwicklung in ESP

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

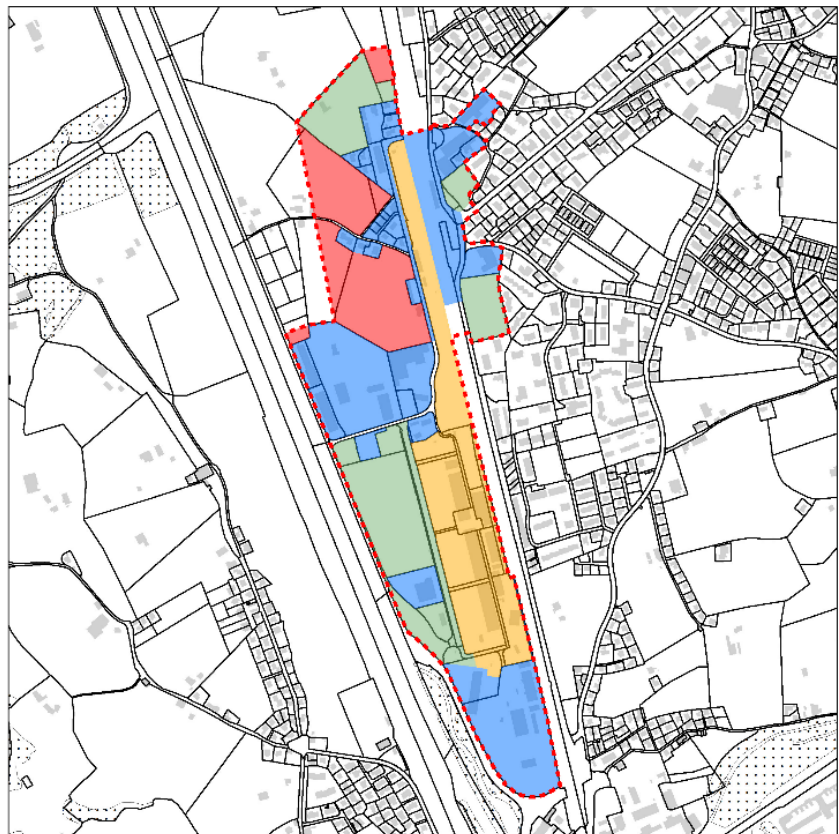
- Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF

Bezug zu kantonalem Richtplan / Abstimmung Siedlung – Verkehr / Umwelt

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage

Abschnitt / Kapitel:
 Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8).
 Gemäss Abstimmungsanweisung 4.1-7 werden Einzonungen von grösseren Gewerbeflächen nur noch in den bezeichneten ESP und im Sinne von «regionalen, gemeindeübergreifend betriebenen Flächen» vorgenommen.

	<p>Abstimmungsanweisung 6.2-2 hält fest, dass in ESP im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung FFF beansprucht werden können. Dafür müssen ein aus kantonalen Sicht überwiegendes Interesse bestehen und die beanspruchten Gebiete flächengleich kompensiert werden.</p> <p>Die Massnahme konkretisiert die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan und unterstützt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei der Umsetzung der ESP.</p>	
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>vgl. Teilmassnahmen</p>	
<p>Umweltverträglichkeit</p>	<p>Die ESP umfassen mehrheitlich Gebiete in den bestehenden Bauzonen. Einzonungen sind möglich, wenn die Anforderungen gemäss kantonalem Richtplan erfüllt sind. Dabei können FFF beansprucht werden (vgl. Abstimmungsanweisung 6.2-2).</p> <p>Es sind keine grösseren Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten. Der Umgang mit den relevanten Umweltthemen (v.a. FFF, Lärm, Gewässerschutz, Störfall, etc.) ist im Rahmen der Umsetzung aufzuzeigen.</p>	
<p>Teilmassnahmen</p>		
<p>S4.5.1 Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf</p>	<p>Federführung Gemeinde Altdorf</p>	<p>Beteiligte Kanton Uri (ARE), SBB</p>
<p>Abbildung: ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf</p>		



Legende






-  Entwicklungsschwerpunkt
-  überbaute / vollständig genutzte Bauzone
-  unüberbaute Baulandreserve (Raum+)
-  Innenentwicklungspotenzial (Raum+)
-  nicht eingezonte Fläche

Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Urner Talboden gemäss Raum+

Beschreibung

Der ESP Urner Talboden besteht aus zwei Teilgebieten: dem Sektor Bahnhof Altdorf und dem Sektor Werkmatt.

Der Sektor Bahnhof Altdorf umfasst das Gebiet um den Kantonsbahnhof. Es soll sich zu einem dichten, gemischt genutzten Gebiet mit hoher Ortsbaulicher und architektonischer Qualität entwickeln. Ziel ist die Ansiedlung von höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, die Realisierung von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sowie von dichten Wohnnutzungen. Die Zentrumsfunktion soll dadurch deutlich gestärkt werden. Um die Ziele zu erreichen, soll in erster Linie der Bestand verdichtet und teilweise transformiert werden.

Bisherige Planungsmassnahmen

Die Planung des Bereichs Bahnhof Altdorf und die planungsrechtliche Sicherung der Entwicklung sind weitgehend abgeschlossen (Quartiergestaltungsplan Bauernhof 2012, Quartierrichtplan Bahnhof 2013, Teilrevision BZO 2014, QGP Strickermatte 2019). Diese Planungen sichern die Ziele der Gebietsentwicklung. Der Kantonsbahnhof wird im Dezember 2021 eröffnet. Der Ersatzneubau des Bahnhofsgebäudes wird bis Frühling 2022 fertiggestellt.

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 500-800 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 300) *

* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte von 75-125 Personen pro Hektare (2020: 40) geschätzt. Nicht eingezonte Flächen werden nicht berücksichtigt, da diese erst langfristig entwickelt werden sollen.

	<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet ist über den Kantonsbahnhof und Bushof gut erschlossen (ab Fahrplanwechsel 2021 mehrheitlich Güteklasse B). — MIV: Der Bereich östlich der Bahnlinie wird über die Reussacherstrasse (DTV: 400) und Industriestrasse (DTV: 3'500), der Bereich östlich der Bahnlinie über die Rhynächt-, Kornmatt-, und Bahnhofstrasse (DTV: 3'900-6'600) erschlossen. Mit der Eröffnung der WOV werden grössere Verschiebungen in der Verkehrsbelastung auf einzelnen Strassen erwartet. Die Kapazitäten werden auch in Zukunft als ausreichend betrachtet. — Velo: Es verlaufen kantonale Velohaupttrouten durch den östlichen und westlichen Bereich — Fussverkehr: Das Gebiet ist bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen. Die Verbindung der West- und Ostseite wird zudem durch die Verlängerung der Perronunterführung massgeblich verbessert. Mit der Umgestaltung der Reussacherstrasse wird der Zugang der Westseite von Süden zusätzlich attraktiver werden. <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen</i>: Aufgrund der grossen Innenentwicklungspotenziale und unüberbauten Baulandreserven sind Neueinzonungen erst langfristig in Betracht zu ziehen. Bei Neueinzonungen ist der Bedarfsnachweis gemäss der Abstimmungsanweisung 4.1-4 des kantonalen Richtplans erforderlich. — <i>Umgang mit Reserven</i>: Es sind zuerst die bestehenden, erschlossenen Reserven zu nutzen. Im nordwestlichen Teil bestehen eingezonte, nicht feinerschlossene Baulandreserven. Aufgrund der bestehenden, erschlossenen Reserven sollen diese frühestens mittelfristig erschlossen (Zeithorizont 2030) und entwickelt werden. Es ist mittelfristig aufzuzeigen, wie die Entwicklung dieses Gebiets erfolgen soll. — <i>Minimale Raumnutzerdichte</i>: 75-125 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare, je nach Bereich (östlich vs. westlich des Bahnhofs) (Stand 2020: 40) — <i>Nutzungsvorgaben</i>: Im Umfeld des Bahnhofs sind Mischnutzungen und publikumsorientierte EG-Nutzungen zur Stärkung der Zentrumsfunktion vorzusehen. — <i>Qualitätsvorgaben</i>: Es ist eine hohe Qualität bei den Bauten sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern. — <i>Verkehrslenkung</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV</i>: Parkierungsanlagen sind flächeneffizient (möglichst unterirdisch oder mehrgeschossig) anzuordnen. <p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sicherstellung der Anforderungen (Mischnutzung, publikumsorientierte EG-Nutzungen) im Rahmen der Baubewilligungen (laufend, Gemeinde) — Konkretisierung der Entwicklung und Erschliessung im Gebiet nordwestlich des Bahnhofs im Siedlungsleitbild (2024, Gemeinde) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S3.2, V-Gebiet Bahnhof Altdorf — IM3.1, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West — IM3.2, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost — ÖV3.1, Umsetzung Buskonzept — FV4.9 Umgestaltung Reussacherstrasse — GV4.9 Umgestaltung Bahnhofstrasse — S4.2.1 Kantonsbahnhof (Bereich Bahnhof) — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.5.2</p>	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Altdorf</td> <td>Kanton Uri (ARE, AWÖV)</td> </tr> </table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE, AWÖV)
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE, AWÖV)				

**Urner Talboden, Sektor
 Werkmatt**

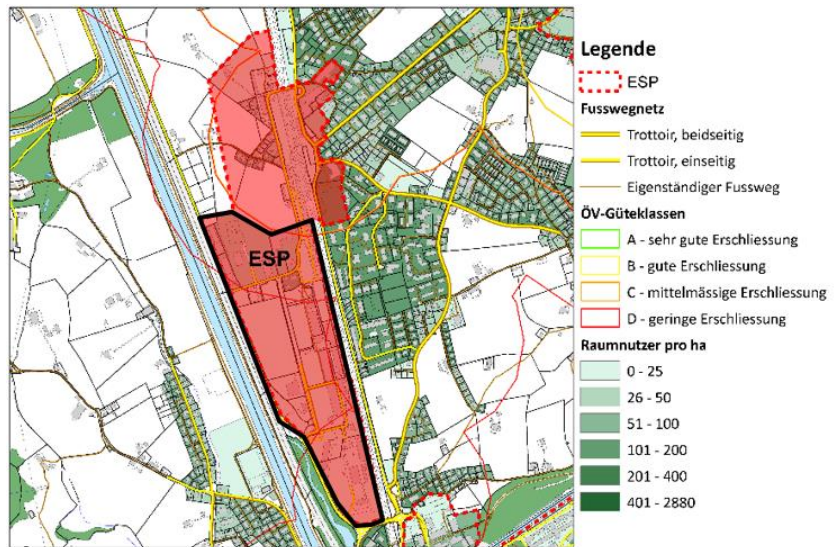
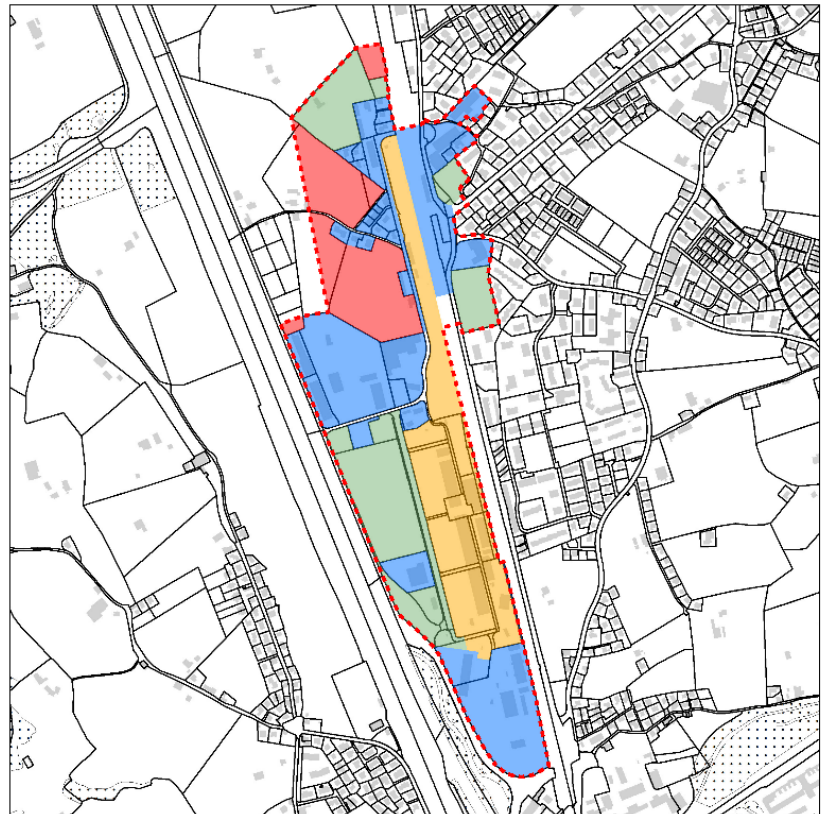


Abbildung: ESP Urner Talboden



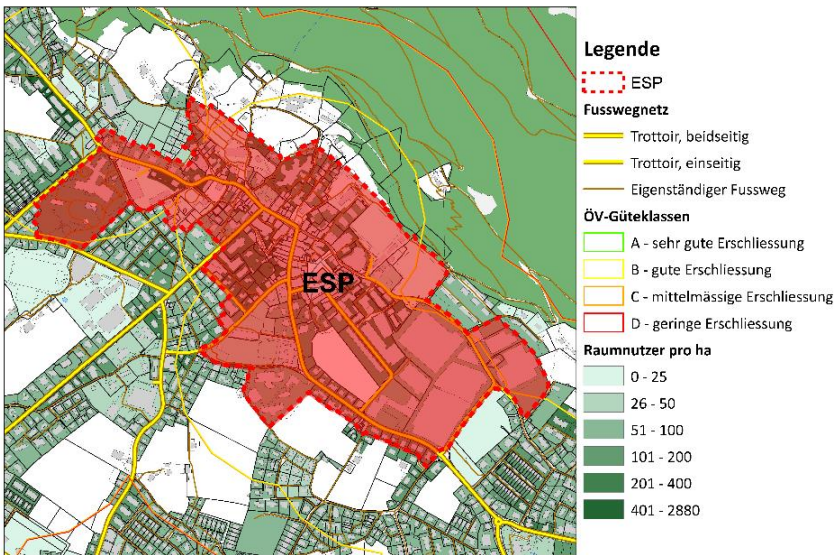
- Legende**
- - - Entwicklungsschwerpunkt
 - überbaute / vollständig genutzte Bauzone
 - unüberbaute Baulandreserve (Raum+)
 - Innenentwicklungspotenzial (Raum+)
 - nicht eingezonte Fläche

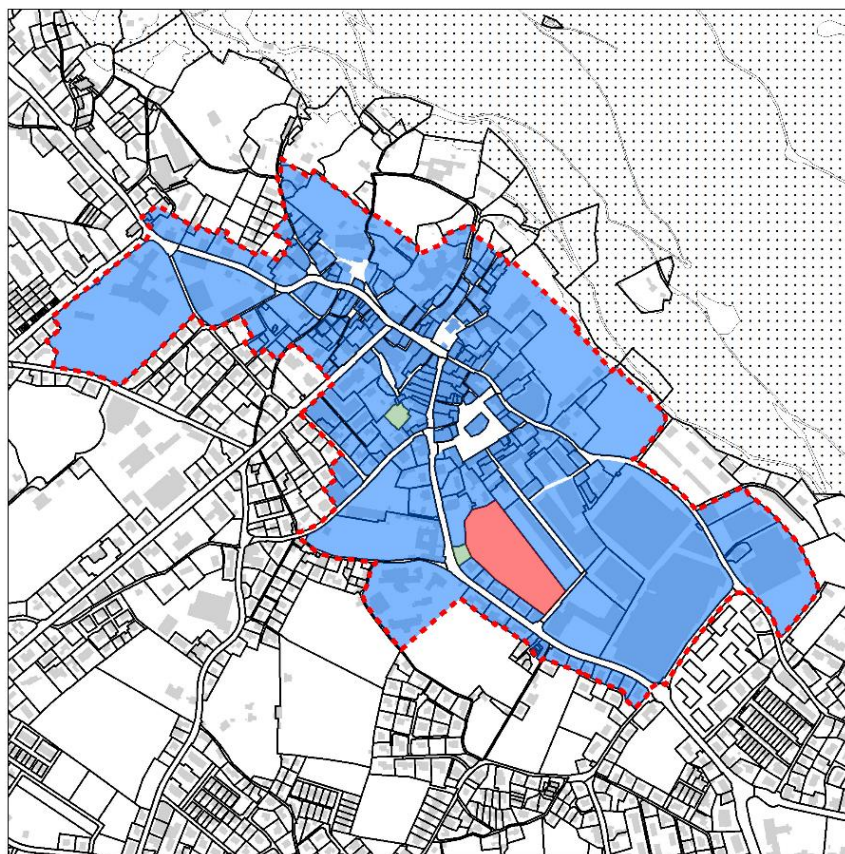
Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Urner Talboden gemäss Raum+

Beschreibung

Der Bereich Werkmatt (auch als Eyschachen bezeichnet) umfasst das Gebiet südwestlich des Kantonsbahnhofs. Es ist eine der wenigen verbleibenden grossen Gewerbandreserven im Urner Talboden. Das Gebiet soll etappenweise zu einem dicht

	<p>genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, Bildungs- und Forschungseinrichtungen.</p> <p>Bisherige Planungsmassnahmen</p> <p>Die Planung des Gebiets und die planungsrechtliche Sicherung der Entwicklung wurde mit der Revision der Bauordnung sowie 2014 mit dem Quartiergestaltungsplan Eyschachen abgeschlossen. Betriebe mit hohem Flächenbedarf pro Arbeitsplatz und Betriebe mit grossen Emissionen sowie verkehrsentensive Einrichtungen inkl. Freizeit- und Einkaufszentren sind nicht zulässig. Die neue Erschliessungsstrasse (Eyschachenstrasse) ist teilweise erstellt. Erste Bauvorhaben wurden realisiert (Fabrikationsgebäude Kässbohrer Schweiz AG).</p> <p>Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial</p> <p>Ca. 1'200-1'500 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 200) *</p> <p><i>* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte von 75-100 Personen pro Hektare für das Gebiet Werkmatte sowie der bestehenden Raumnutzerdichte für die übrigen Flächen geschätzt (Raumnutzerdichte 2020: ca. 20).</i></p> <p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet wird mit keiner Buslinie bedient, sondern ist im Norden über den Kantonsbahnhof bzw. im Süden die Bushaltestellen erreichbar. Das nördliche Gebiet ist ab Fahrplanwechsel 2021 daher lediglich mit einer ÖV-Gütekategorie D erschlossen. Im nördlichen Teil besteht teilweise Güteklasse C. — MIV: Die übergeordnete Anbindung erfolgt über die Industriestrasse (DTV: 3'500), welche zukünftig über den Halbanschluss direkt an die A2 angebunden wird. Mit der Eröffnung der WOV und des Halbanchlusses werden grössere Verschiebungen in der Verkehrsbelastung auf einzelnen Strassen erwartet. Die Kapazitäten werden auch in Zukunft als ausreichend betrachtet. Die gebietsinterne Erschliessung erfolgt über die Eduard-Züblin-Strasse sowie die in Realisierung befindliche Eyschachenstrasse. — Velo: Entlang der Industriestrasse verläuft die kantonale Velohauptroute, 2019 wurde die Veloverbindung zwischen der Gemeinde Attinghausen und dem Bahnhof Altdorf verbessert, indem den Velofahrern eine neue Verbindung über das Areal Eyschachen zur Verfügung steht. — Fussverkehr: Das Gebiet ist von Süden und Norden für den Fussverkehr erschlossen. Im Westen und Osten bilden die Autobahn und die Bahnlinie bisher unüberwindbare Hindernisse. <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen:</i> es bestehen keine Einzonungsreserven — <i>Umgang mit Reserven:</i> Die bestehenden Reserven sind zu nutzen bzw. schrittweise gemäss den Planungen zu entwickeln. — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> 75-100 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare — <i>Nutzungsvorgaben:</i> keine Betriebe mit hohem Flächenbedarf und Betriebe mit grossen Emissionen sowie verkehrsentensive Einrichtungen inkl. Freizeit- und Einkaufszentren. — <i>Qualitätsvorgaben:</i> Es ist eine hohe Qualität bei den Bauten sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern — <i>Verkehrsentwicklung:</i> Es sind Massnahmen zu prüfen, mit denen der MIV-Anteil insbesondere für die arbeitsplatzintensiven Nutzungen gesenkt werden kann (z. B. Überprüfung Parkierungsvorschriften, Einfordern von Mobilitätskonzepten, etc.). — ÖV: Die ÖV-Erschliessung ist abgestimmt auf die Überbauung des Gebiets zu verbessern (Ziel: mehrheitlich ÖV-Güteklasse C). — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> bei der Entwicklung ist ein engmaschiges Fusswegnetz sicherzustellen — <i>MIV:</i> Parkierungsanlagen sind flächeneffizient (möglichst unterirdisch oder mehrgeschossig) anzuordnen. <p>Weitere Planungsmassnahmen und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Konzept zur Verbesserung ÖV-Erschliessung und Senkung MIV-Anteil (bis 2024, Kanton Uri (ARE, AWöV), Gemeinde, Altdorf) — Umsetzung Konzept (2024-2028, Zuständigkeit gemäss Konzept)
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> — Schrittweise Fertigstellung der Feinerschliessung in Abstimmung mit der Entwicklungsgeschwindigkeit (laufend) — Vermarktung und Entwicklung der Baufelder (laufend) 				
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S3.2, V-Gebiet Bahnhof Altdorf — IM3.1, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf West — IM3.2, Multimodale Drehscheibe Bahnhof Altdorf Ost — ÖV3.1, Umsetzung Buskonzept — AP 3G: Halbanschluss — FV4.9 Umgestaltung Reussacherstrasse — GV4.9 Umgestaltung Bahnhofstrasse — S4.2.1 Kantonsbahnhof (Bereich Bahnhof) — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.5.3 Zentrum Altdorf</p>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Federführung</td> <td style="width: 50%;">Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Altdorf</td> <td>Kanton Uri (ARE)</td> </tr> </table>  <p>Abbildung: ESP Zentrum Altdorf</p>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE)
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (ARE)				



Legende





-  Entwicklungsschwerpunkt
-  überbaute / vollständig genutzte Bauzone
-  unüberbaute Baulandreserve (Raum+)
-  nicht eingezonte Fläche

Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Zentrum Altdorf gemäss Raum+

Beschreibung

Das Zentrum Altdorf (inklusive Altdorf Ost, Hellgasse, Dätwylerareal) wird im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt für Dienstleistungen, Wohnen und zentralörtliche Funktionen bezeichnet. Das Zentrum soll diese Funktionen weiterhin erfüllen. Die Zentrumsfunktionen (Detailhandel, öffentliche Dienstleistungen, Gastronomie) sollen gestärkt bzw. deren Schwächung aufgehalten werden, u. a. durch den Erhalt der Standorte für Verwaltung und Spital. Gleichzeitig soll das Gebiet weiterhin als attraktiver Wohnort dienen. Die Eröffnung der WOV und des Halbanchlusses an die A2 trägt nach deren Eröffnung zur Entlastung der Gotthardstrasse im Dorfkern bei. Dies bringt zusätzliches Potenzial für eine Aufwertung der Zentrumsfunktion. Mit den Grundeigentümerschaften von möglichen grossflächigen Transformationsarealen wird ein aktiver Austausch in Dialogform gesucht.

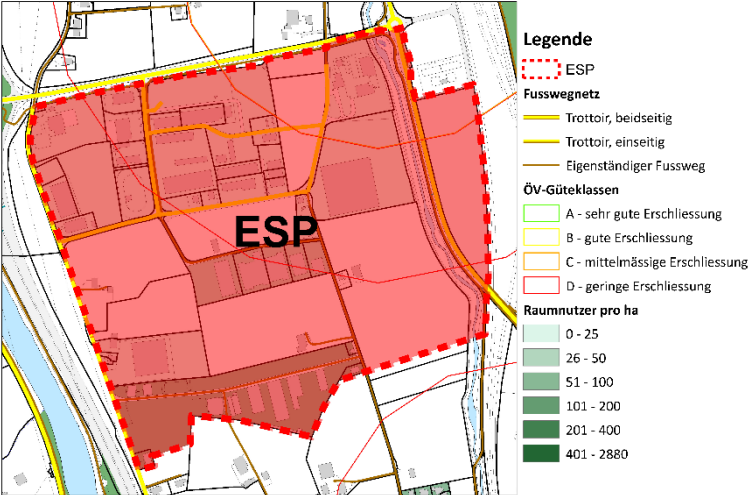
Bisherige Planungsschritte und Massnahmen

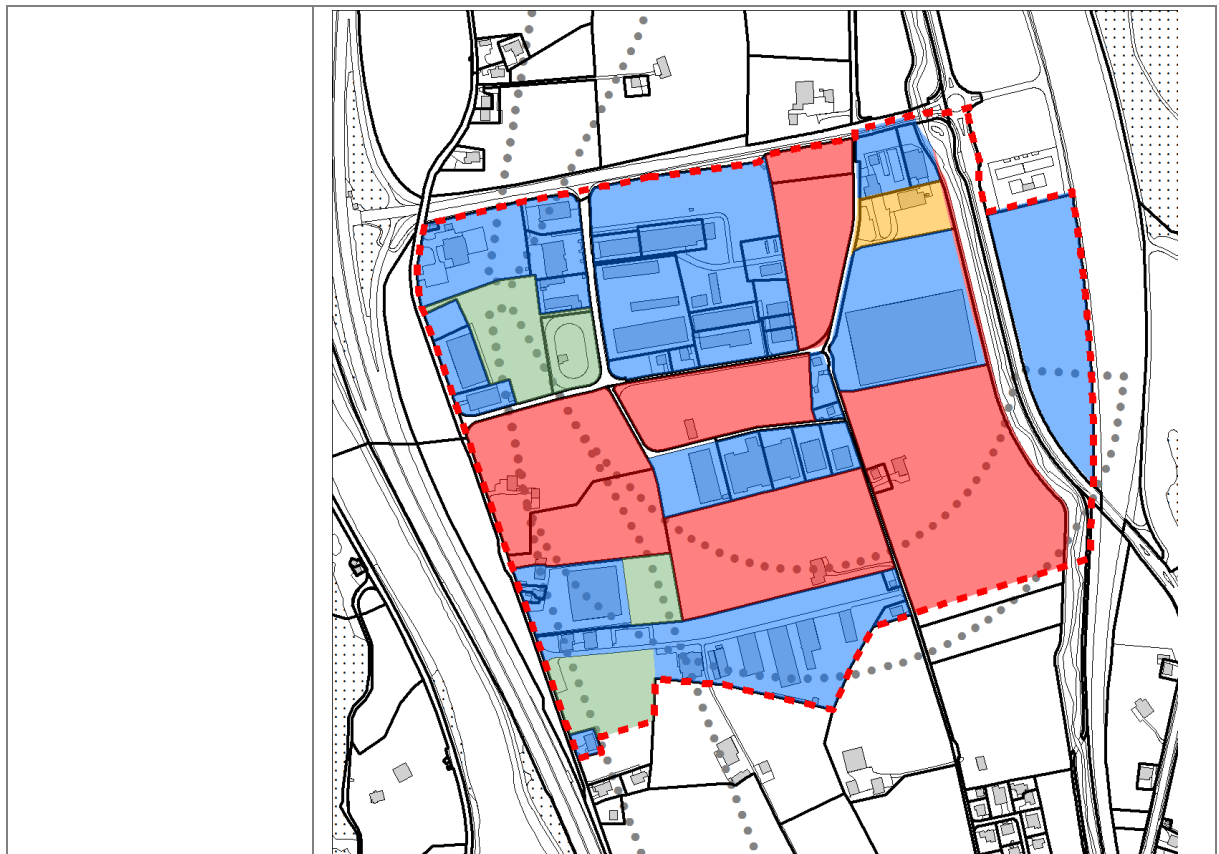
- Entwicklungsstrategie Altdorf (2009)
- Entwicklungskonzept Industriezone Hellgasse Ost (2015)
- Einführung Gewerbe-Coach (2018) zur Unterstützung des Altdorfer Gewerbes

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 5'400 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 5'400) *

* Methodik: Entspricht aktuellem Bevölkerungs- und Beschäftigtenpotenzial. Aktuell geringes Verdichtungspotenzial vorhanden. Das Verdichtungspotenzial ist im Rahmen des Siedlungsleitbilds zu prüfen (siehe Anforderungen). Einzonungspotenzial nicht berücksichtigt.

	<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet verfügt über eine ÖV-Güteklasse B und C. — MIV: Der ESP ist hauptsächlich über die Flüelerstrasse (DTV: 12'000), die Bahnhofstrasse (DTV: 6'000) und die Gotthardstrasse (DTV: 15'300) mit den übrigen Gemeindeteilen und anderen Gemeinden der Agglomeration verbunden. Mit der Eröffnung der WOV werden grössere Verkehrsbelastungen auf den stark befahrenen Achsen erwartet (insbesondere durch die Reduktion des Durchgangsverkehrs). — Velo: Es verlaufen mehrere kantonale Velohaupttrouten sowie mehrere Nebenrouten durch den ESP — Fussverkehr: Das Zentrum von Altdorf verfügt über ein dichtes Fusswegnetz. Verschiedene Massnahmen sind im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt geplant, um insbesondere die Attraktivität zu steigern <p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Umgang mit Reserven</i>: Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung eignet sich das Gebiet grundsätzlich für eine Verdichtung. Es sind jedoch nur noch geringere Baulandreserven vorhanden. Im Rahmen der Erarbeitung des Siedlungsleitbilds ist das Verdichtungspotenzial im Bestand zu prüfen und aufzuzeigen, wie dieses realisiert werden kann. — <i>Minimale Raumnutzerdichte</i>: Erhöhung der Raumnutzerdichten im Rahmen des Siedlungsleitbilds zu prüfen. — <i>Nutzungsvorgaben</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Verkehrslenkung</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen im Fussverkehr — MIV: keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Verkehrsmassnahmen <p>Weitere Planungsmassnahmen und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Erarbeitung Siedlungsleitbild Altdorf (bis 2024, Gemeinde) — Umsetzung Siedlungsleitbild in Nutzungsplanung (bis 2026, Gemeinde) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung — GV4.2, Altdorf innerorts — GV4.9, Planung und Aufwertung Bahnhofstrasse — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 				
<p>S4.5.4 Arbeitsplatzgebiet Erstfeld</p>	<table border="0"> <tr> <td>Federführung</td> <td>Beteiligte</td> </tr> <tr> <td>Gemeinde Erstfeld</td> <td>Gemeinde Erstfeld, Kanton Uri, ARE</td> </tr> </table>  <p>Abbildung: ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld</p>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Erstfeld	Gemeinde Erstfeld, Kanton Uri, ARE
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Erstfeld	Gemeinde Erstfeld, Kanton Uri, ARE				



Legende







-  Entwicklungsschwerpunkt
-  überbaute / vollständig genutzte Bauzone
-  unüberbaute Baulandreserve (Raum+)
-  Innenentwicklungspotenzial (Raum+)
-  nicht eingezonte Fläche
-  Gebiet mit Hindernisbegrenzung

Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld gemäss Raum+

Beschreibung

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. Der ESP soll nicht für kundenintensive Nutzungen oder Verkaufsnutzungen zur Verfügung stehen. Bei der weiteren Entwicklung wird eine möglichst effiziente Erschliessung sowie die optimale Abstimmung mit den Grundeigentümerinteressen angestrebt.

Bisherige Planungsschritte

Die Gemeinde zeigte im Rahmen des Nutzungskonzepts Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld, Gygen (2010) auf, wie sie sich die Entwicklung des ESP grundsätzlich vorstellt. Dieses konzentrierte sich aber vorwiegend auf Erschliessungsfragen. Das Nutzungskonzept bildete die Grundlage für zwei kleinere Einzonungen, welche im Rahmen der Revision Bau- und Zonenordnung 2016 vorgenommen wurden.

- Nutzungskonzept Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld, Gygen (2010)
- Siedlungsleitbild (2014)
- Revision Bau- und Zonenordnung (2016)

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 700 Einwohner und Beschäftigte (2020: ca. 400) *

* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets inkl. Innenentwicklungspotenzialen und nicht eingezonten Flächen und

	<p>unter Annahme einer Raumnutzerdichte 25 Personen pro Hektare abgeschätzt (entspricht heutiger Raumnutzerdichte).</p> <p>Abstimmung Siedlung und Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet ist nur im nordöstlichen Teil mit dem ÖV erschlossen. Es verfügt dort über eine ÖV-Güteklasse C. Die Haltestelle Lindenried wurde bereits nach Süden versetzt, weshalb sich die Güteklassen zukünftig ebenfalls nach Süden verschieben und einen grösseren Teil des ESP abdecken werden. — MIV: Die übergeordnete Erschliessung erfolgt über die Niederhofenstrasse (DTV: 4'800) und verfügt über einen direkten Anschluss an die A2 in beide Richtungen. Die gebietsinterne Erschliessung erfolgt über mehrere kleinere Strassen. — Veloverkehr: Im Osten verläuft eine kantonale Hauptroute auf der Gott-hardstrasse. Im Westen eine Nebenroute auf der Reussacherstrasse. — Fussverkehr: Das Gebiet ist über die Wege entlang der Reuss und dem Walenbrunnen gut für den Fussverkehr erschlossen. Die Entfernungen zu den Siedlungen sind jedoch eher gross. Die interne Erschliessung des ESP für den Fussverkehr ist im Rahmen des Entwicklungskonzepts anzugehen. <p>Anforderungen</p> <p>Die weitere Entwicklung des ESP ist im Rahmen eines ergänzten und konkretisierten Entwicklungskonzepts aufzuzeigen. Im Entwicklungskonzept ist neben den allgemeinen raumplanerischen Anforderungen (FFF, Erschliessung, etc.) insbesondere aufzuzeigen, wie die folgenden Anforderungen erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, Bei Neueinzonungen ist der Bedarfsnachweis gemäss der Abstimmungsanweisung 4.1-4 des kantonalen Richtplans erforderlich. — <i>Umgang mit Reserven</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, im Rahmen des Entwicklungskonzepts aufzuzeigen — <i>Minimale Raumnutzerdichte</i>: Raumnutzerdichte gemäss heute überbauten Flächen halten — <i>Nutzungsvorgaben</i>: keine kundenintensiven Nutzungen oder Verkaufsnutzungen — <i>Qualitätsvorgaben</i>: Es ist eine hohe Qualität bei den Bauten sowie bei Aussen- und Freiräumen einzufordern — <i>Verkehrslenkung</i>: Es sind Massnahmen zu prüfen, mit denen der MIV-Anteil insbesondere für die arbeitsplatzintensiven Nutzungen gesenkt werden kann (z. B. Überprüfung Parkierungsvorschriften, Einfordern von Mobilitätskonzepten, etc.). — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>MIV</i>: Das Entwicklungskonzept soll aufzeigen, wie eine möglichst effiziente MIV-Erschliessung sowie die optimale Abstimmung mit den Grundeigentümerinteressen angestrebt wird. — <i>Diverse</i>: In der Zone für Hindernisbegrenzung (Heliport) sind Bodennutzung und Flugbetrieb aufeinander abzustimmen; Nutzungsvorbehalt Lärmschutz und NIS bei Neueinzonungen <p>Weitere Planungsmassnahmen und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aktualisierung und Präzisierung Entwicklungskonzept zusammen mit dem Siedlungsleitbild (bis 2024, Gemeinde) — Umsetzung Entwicklungskonzept in Nutzungsplanung (anschliessend, Gemeinde) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder 	
<p>S4.5.5</p>	<p>Federführung</p> <p>Gemeinde Flüelen</p>	<p>Beteiligte</p> <p>Gemeinde Flüelen, Kanton Uri, ARE</p>

**Wohnen und Tourismus
 Flüelen**

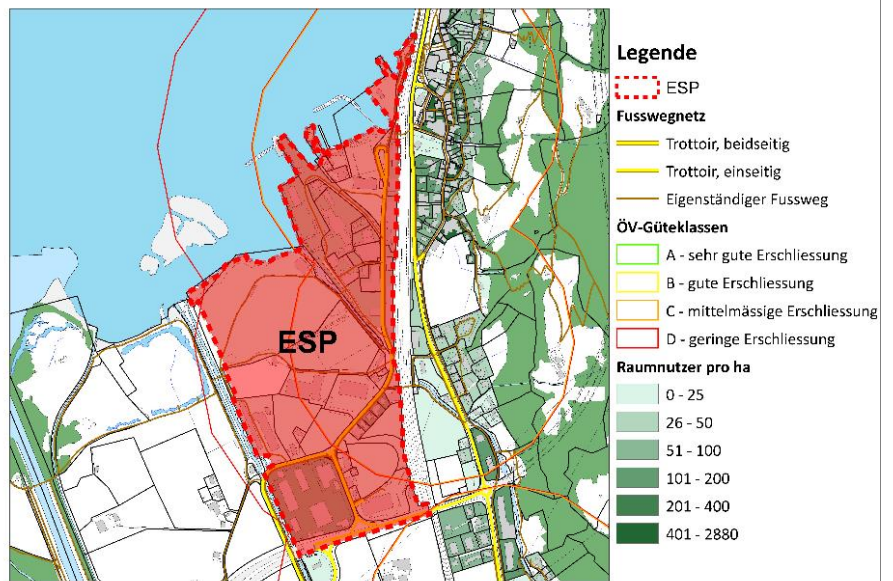


Abbildung: ESP Wohnen und Tourismus Flüelen

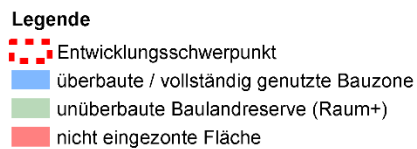
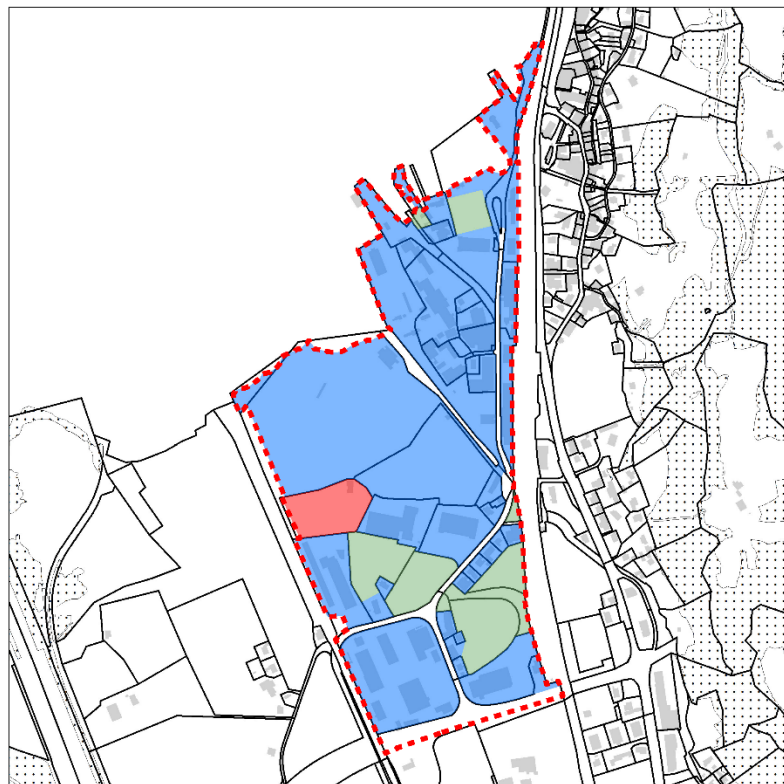


Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Wohnen und Tourismus Flüelen gemäss Raum+

Beschreibung

Ziel ist eine mittel- bis langfristige Umnutzung des Gebiets zugunsten von hochwertigen Wohn-, Tourismus- und Arbeitsplatznutzungen. Im kleineren, nordöstlichen Teil (Seematte 1) steht eine dichte Mischnutzung im Vordergrund (vgl. Massnahme S 4.2

	<p>V-Gebiet Seematte 1, Flüelen). Im südwestlichen Teil (Seematte 2) liegt der Fokus auf einer dichten Wohnnutzung. Standortgebundene Betriebe bleiben erhalten. Im Bereich der Allmend, westlich des Dorfbachs befinden sich heute grosse Sportanlagen. In diesem Bereich bestehen keine Entwicklungsabsichten.</p> <p>Mit einer allfälligen Umgestaltung des Knotens A4-Flüelerstrasse (Kreisel Flüelen) würde aber die Erschliessungssituation im südlichen Teil des ESP (Bereich der Bahnhofstrasse und Allmendstrasse) verändert und die Bebauung müsste darauf ausgerichtet werden. Die Erschliessungskorridore für die Anpassung der Erschliessungssituation ist zu gegebenem Zeitpunkt zu sichern.</p>
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <p>Es wurden bereits verschiedene konzeptionelle Studien und Planungen für das Gebiet erarbeitet (Masterplanung Flüelen West, Siedlungsleitbild Flüelen 2014, Entwicklungsplanung Seeufer Flüelen – Analyse, Fernbild, Leitlinien 2015),</p>
	<p>Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial</p> <p>Abhängig vom Gesamtkonzept, das im Rahmen der Entwicklungsplanung festgelegt wird</p>
	<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet verfügt im Osten über eine ÖV-Güteklasse C, im Westen über ÖV-Güteklasse D. — MIV: Die übergeordnete Erschliessung erfolgt über die Bahnhofstrasse (DTV: 2'600). Das Gebiet verfügt über einen direkten Anschluss an die A4 in beide Richtungen. — Veloverkehr: Entlang der Bahnhofstrasse verläuft eine Nebenroute. — Fussverkehr: Das Gebiet ist von Norden, Osten und Westen gut für den Fussverkehr erschlossen. Im Süden erfolgt die Erschliessung entlang der Giessenstrasse über einen Pfad, der nur sehr schmal ist. Dies soll mit der Massnahme FV4.8.3 behoben werden.
	<p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen: keine AP-spezifischen Anforderungen, bei Neueinzonungen ist der Bedarfsnachweis gemäss der Abstimmungsanweisung 4.1-4 des kantonalen Richtplans erforderlich.</i> — <i>Umgang mit Reserven:</i> Es sind zuerst die bestehenden, erschlossenen Reserven zu nutzen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung ist das Verdichtungspotenzial zu prüfen. — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> Standortgerechte Raumnutzerdichten sind im Rahmen der weiteren Planungen, insbesondere im Rahmen der Entwicklungsplanung Seeufer zu definieren. — <i>Nutzungsvorgaben:</i> Mischnutzung und publikumsorientierte EG-Nutzung im nördlichen Teil zur Stärkung der Zentrumsfunktion, im Rahmen Entwicklungsplanung zu präzisieren. — <i>Berücksichtigung Entwicklungsplanung Seeufer (2015):</i> Die Entwicklungsplanung wird entsprechend festgelegter Teilgebiete etappenweise weiterbearbeitet und berücksichtigt übergeordnete Schlüsselemente. — <i>Qualitätsvorgaben:</i> Es ist eine hohe Qualität bezüglich Städtebau, Architektur und Freiraumgestaltung einzufordern — <i>Verkehrslenkung:</i> im Rahmen Entwicklungsplanung zu definieren — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV:</i> Ggf. Abstimmung der MIV-Erschliessung mit Neugestaltung der Situation beim Kreisel Flüelen (Sicherung der Erschliessungskorridore)
	<p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Weiterentwicklung Entwicklungsplanung nach Teilgebieten (bis 2025, Gemeinde) — Umsetzung der Entwicklungsplanung (ab 2025, Gemeinde) — Sicherung der Erschliessungskorridore und Abstimmung mit Bebauung des Gebiets (abhängig von Planung Kreisel Flüelen)
	<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.2.3, V-Gebiet Flüelen

	<ul style="list-style-type: none">— S4.4.7, Z-Gebiet Flüelen— AP4G: C-Horizont: Umgestaltung Kreisel Flüelen				
S4.5.6	<table border="0"><tr><td>Federführung</td><td>Beteiligte</td></tr><tr><td>Gemeinde Schattdorf</td><td>Gemeinde Schattdorf, Kanton Uri, ARE</td></tr></table>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Schattdorf	Gemeinde Schattdorf, Kanton Uri, ARE
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Schattdorf	Gemeinde Schattdorf, Kanton Uri, ARE				

Arbeitsplatzgebiet Schattdorf

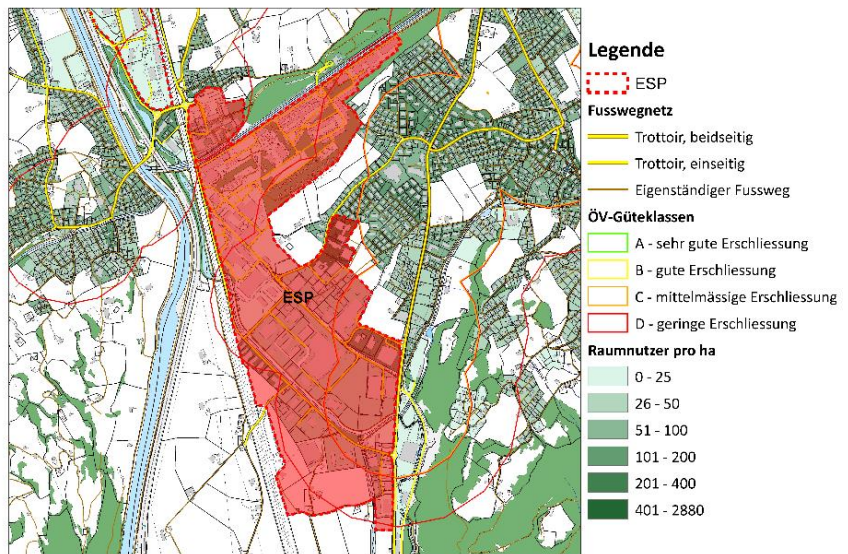


Abbildung: ESP Schattdorf

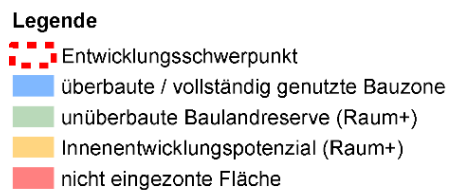
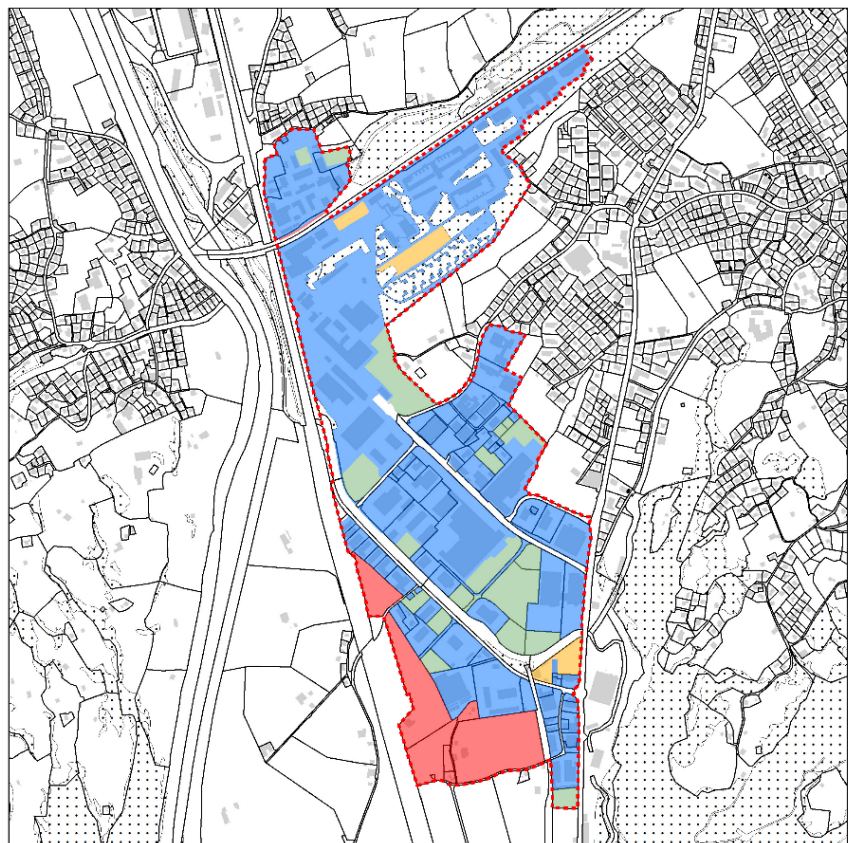
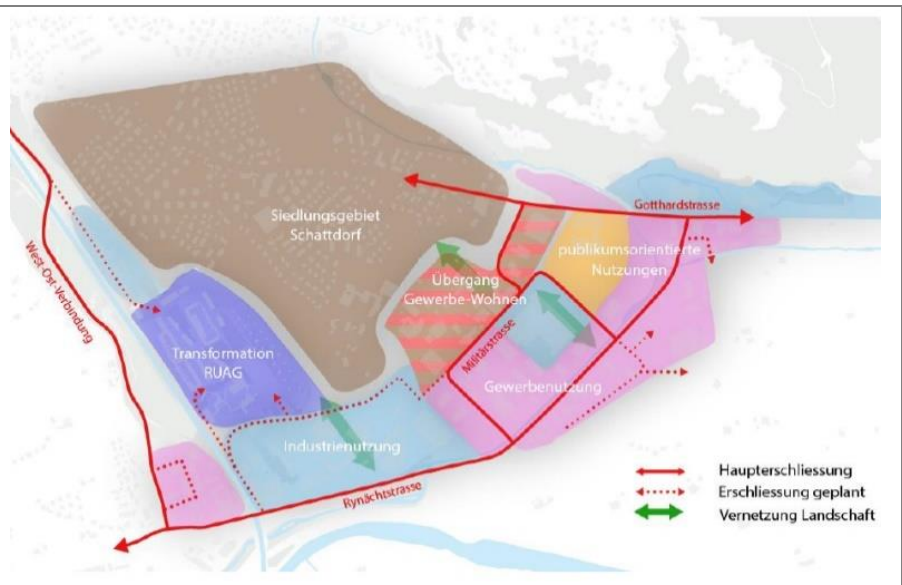


Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf gemäss Raum+

Beschreibung

	<p>Der ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf behält seine Funktion als wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt im unteren Reusstal. Er steht für Industrie- und Gewerbenutzungen sowie, im Gebiet Rossgiessen, für verkehrsintensive Einrichtungen zur Verfügung. Das Gebiet umfasst teilweise noch grössere Baulandreserven. Diese sollen bedarfsgerecht und abgestimmt auf die Gesamtstrategie entwickelt werden. Der ESP umfasst ausserdem das Gebiet der RUAG. Dieses soll schrittweise geöffnet werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Waldflächen in diesem Gebiet umgelegt. Die Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald (2017) zeigt die mögliche zukünftige Nutzung des Gebiets auf.</p> <p>Die Gemeinde hat erste Vorstellungen und Ziele für den ESP 2016 im Siedlungsleitbild festgehalten. Die Vorstellungen zur Entwicklung des Gebiets werden im Entwicklungskonzept ESP Schattdorf (2019) weiter konkretisiert. Darin werden die folgenden grösseren Massnahmen festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none">— <i>Verbesserung Sicherheit durch rückwärtige Erschliessung Ried</i> (vgl. Massnahme XXX): Um die rückwärtig Erschliessung zu realisieren ist soweit dafür erforderlich eine Erweiterung der Gewerbezone in westlicher Richtung zu prüfen.— <i>Erschliessung Rossgiessen und Verbesserung Fussverkehr</i>: Mit der Erschliessung Rossgiessen kann das Gebiet Militärstrasse/Rossgiessen direkt von Süden über die Rhynächtstrasse erschlossen werden. Dazu ist die Erstellung einer Brücke sowie die Verbesserung des Knotens Rossgiessen nötig. Mit der Brücke kann eine Anbindung der Veloverbindung auf der Riedstrasse an die kantonale Hauptroute östlich der stillen Reuss gewährleistet werden.— <i>Entwicklung und Erschliessung Gebiet Neuland</i>: Das Gebiet nördlich des Schächens soll für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zur Verfügung stehen.— <i>Öffnung und Umnutzung des Areals der RUAG</i>: Das Areal soll mittelfristig geöffnet und umgenutzt werden. Die konkrete Nutzung und Erschliessung des Transformationsgebiets der RUAG ist noch nicht abschliessend geklärt und soll zu gegebenem Zeitpunkt konkretisiert werden. Der Zeitpunkt ist abhängig davon, wann die RUAG das Areal freigibt. Die Entwicklungsplanung hält grobe Eckpunkte fest. Die Erschliessung des Gebiets und die vorgesehenen Vernetzungsachsen sind planerisch zu sichern.— <i>Umnutzung Gebiet Kastelen Ost</i>: Im Gebiet wird aufgrund der bereits heute bestehenden heterogenen Nutzung und der unmittelbaren Nähe zum übrigen Siedlungsgebiet von Schattdorf eine langfristige Transformation zu einem gemischt genutzten Gebiet mit Arbeits- und Wohnnutzungen angestrebt.— <i>Anpassung Nutzungsvorgaben Kastelen West</i>: Die Gewerbe- und Industrienutzung im Areal Kastelen West wird grundsätzlich beibehalten. Entlang der Umfahrungsstrasse wird aufgrund der Adressbildung und des belebenden Charakters des öffentlichen Raumes eine Konzentration von Verkaufseinrichtungen / publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen angesiedelt.— <i>Gebiet Militärstrasse / Rossgiessen</i>: Das Gebiet Militärstrasse / Rossgiessen soll sich zu einem Arbeitsplatzgebiet mit einer hohen Arbeitsplatzdichte und einer hohen baulichen Dichte entwickeln. Das Gebiet soll Platz für die Ansiedlung von verkehrs- und publikumsintensiven Nutzungen sowie Dienstleistungen bieten. Flächenintensive Nutzungen mit geringer Nutzerdichte (z.B. Verteilzentren o.ä.) oder eingeschossige Gewerbegebäude und grossflächige Parkplätze sollen vermieden werden. Gleichzeitig soll die Militärstrasse verkehrlich aufgewertet werden (vgl. Massnahme S4.2 V-Gebiet, XXX Aufwertung Militärstrasse).— <i>Verschiedene verkehrliche Massnahmen</i>: Abgestimmt auf die Entwicklung des Gebiets sind verschiedene verkehrliche Massnahmen vorgesehen: Sanierung Militärstrasse (vgl. XXX), Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr (vgl. XXX)
--	--



Bisherige Planungsschritte

In den letzten Jahren wurden verschiedene konzeptionell-strategische Planungen durchgeführt, die Aussagen zum Gebiet beinhalten: Siedlungsleitbild Schattdorf 2016, Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald 2017, Entwicklungsplanung ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf 2017, Verkehrsrichtplan Schattdorf 2017, Gesamtschau Verkehr Schattdorf 2019

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 3'400-3'500 Einwohner und Beschäftigte (Heute: ca. 2'600) *

* *Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer Raumnutzerdichte 65-70 Personen pro Hektare abgeschätzt (entspricht heutiger Raumnutzerdichte). Einzonungspotenziale sind nicht berücksichtigt.*

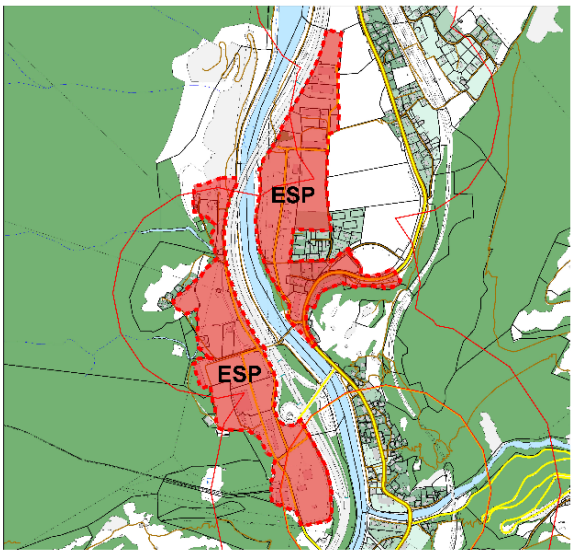
Abstimmung Verkehr und Siedlung

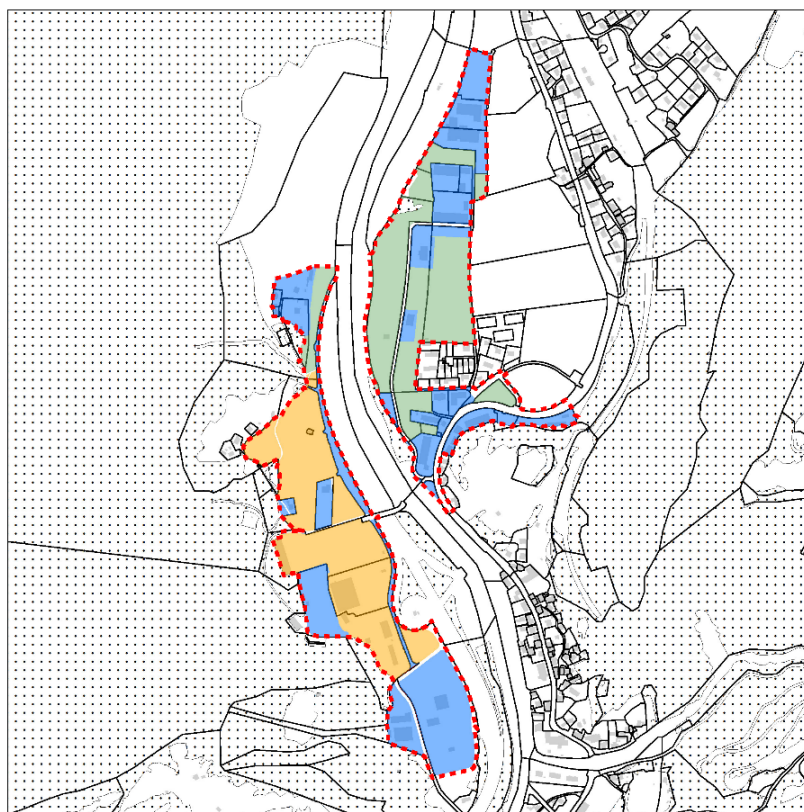
- ÖV: Das Gebiet verfügt ab Fahrplanwechsel 2021 mehrheitlich über ÖV-Güteklasse C, im nördlichen Teil entlang des Schächenwalds besteht ÖV-Güteklasse D.
- MIV: Die übergeordnete Anbindung erfolgt über die Umfahrungsstrasse (DTV 7'500) und die Gotthardstrasse (DTV: 10'000). Mit der Eröffnung der WOV und des Halbanchlusses wird auf der Gotthardstrasse eine Entlastung erwartet.
- Veloverkehr: Das Gebiet wird durch zwei kantonale Velohaupttrouten über die Gotthardstrasse und die Industriestrasse erschlossen. Eine Nebenroute quert das Gebiet von Ost nach West. Eine Nord-Süd-Verbindung kann erst mit der Arealöffnung auf dem Gelände der RUAG realisiert werden.
- Fussverkehr: Das Gebiet ist bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossen. Die interne Erschliessung für den Fussverkehr wird im Rahmen der einzelnen Entwicklungsvorhaben sichergestellt. Durch die Öffnung des RUAG-Areals inkl. Schächenwald wird das Gebiet zukünftig eine noch bessere Durchwegung erhalten. Die Qualität für den Fussverkehr wird mit der rückwärtigen Erschliessung Ried ebenfalls verbessert ([vgl. Massnahme GV4.6](#))

Anforderungen

Die wesentlichen Elemente der Entwicklung des Gebiets sind in der Nutzungsplanung bzw. in Sondernutzungsplanungen zu sichern.

- *Neueinzonungen:* Aufgrund der grossen Reserven sind diese erst langfristig in Betracht zu ziehen. Ausnahme bilden die für die rückwärtige Erschliessung Ried benötigten Flächen. Bei Neueinzonungen ist der Bedarfsnachweis gemäss der Abstimmungsanweisung 4.1-4 des kantonalen Richtplans erforderlich.
- *Umgang mit Reserven:* Die bestehenden Reserven und Innenentwicklungspotenziale sind zu nutzen bzw. schrittweise zu entwickeln.

	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Minimale Raumnutzerdichte:</i> Raumnutzerdichten gemäss heute überbautem Bestand halten. Erhöhung in V-Gebiet Rossgiessen (siehe Massnahme S 4.2) — <i>Nutzungsvorgaben:</i> Verkehrsintensive Einrichtungen im Gebiet Rossgiessen zulässig (diese sind explizit in der Nutzungsplanung zu regeln). Darüber hinaus keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Qualitätsanforderungen:</i> Aussenräume sind qualitativ und attraktiv zu gestalten. — <i>Verkehrslenkung:</i> Es sind Massnahmen oder Vorgaben zu prüfen und verbindlich zu verankern, mit denen der MIV-Anteil im gesamten Gebiet gesenkt werden kann. Dazu zählen z. B. Parkierungsvorschriften oder das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Einrichtungen. — <i>ÖV:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — <i>MIV:</i> keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Verkehrsmassnahmen — <i>Weiteres:</i> Sicherung der Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald Schattdorf (vgl. Massnahme L4.3) <p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Sicherung der zentralen Elemente der Entwicklungsplanung RUAG (2021), vgl. Massnahme L4.3 — Konkretisierung der verkehrslenkenden Massnahmen (bis 2024, Gemeinde) — Anpassung der Bau- und Zonenordnung: Regelung verkehrsentwickelnde Einrichtungen, Verankerung verkehrsentwickelnde Massnahmen, Umzonung Gebiet Kastelen Ost, Anpassung Nutzungsbestimmungen Gebiet Kastelen West (bis 2024, Gemeinde) — Umsetzung verkehrliche Massnahmen (vgl. Massnahme XXX) <p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — S4.2.4, V-Gebiet Rossgiessen — GV4.6 Erschliessung Ried — L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald — XXX, Zentrale Achse Arbeitsplatzgebiet / Sicherheit Fuss- und Veloverkehr Militärstrasse und angrenzende Knoten 				
<p>S4.5.7 Arbeitsplatzgebiet Amsteg</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Federführung</th> <th style="text-align: left;">Beteiligte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemeinde Silenen</td> <td>Gemeinde Silenen, Gemeinde Gurtellen, Kanton Uri (ARE)</td> </tr> </tbody> </table> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> <p>Legende</p> <ul style="list-style-type: none"> ESP Fusswegnetz <ul style="list-style-type: none"> Trottoir, beidseitig Trottoir, einseitig Eigenständiger Fussweg ÖV-Güteklassen <ul style="list-style-type: none"> A - sehr gute Erschliessung B - gute Erschliessung C - mittelmässige Erschliessung D - geringe Erschliessung Raumnutzer pro ha <ul style="list-style-type: none"> 0 - 25 26 - 50 51 - 100 101 - 200 201 - 400 401 - 2880 </div>  <p>Abbildung: ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg</p>	Federführung	Beteiligte	Gemeinde Silenen	Gemeinde Silenen, Gemeinde Gurtellen, Kanton Uri (ARE)
Federführung	Beteiligte				
Gemeinde Silenen	Gemeinde Silenen, Gemeinde Gurtellen, Kanton Uri (ARE)				



Legende

- - - Entwicklungsschwerpunkt
- überbaute / vollständig genutzte Bauzone
- unüberbaute Baulandreserve (Raum+)
- Innenentwicklungspotenzial (Raum+)
- nicht eingezonte Fläche

Abbildung: Übersicht Bauzonenpotenzial ESP Arbeitsplatzgebiet Silenen gemäss Raum+

Beschreibung

Das Arbeitsplatzgebiet Amsteg stellt aufgrund seiner Lage einen auf das Obere Reusstal und das Urserental orientierten Entwicklungsschwerpunkt für Industrie und Gewerbe dar. Das Gebiet ist bereits heute weitgehend gewerblich genutzt. Im östlichen Teil (Grund) auf Gemeindegebiet Silenen bestehen erschlossene Entwicklungsreserven, welche für gewerbliche Nutzungen sowie für öffentliche Nutzungen genutzt werden sollen. Konkrete Entwicklungsabsichten liegen aktuell vor (Stand Februar 2021). Mit der Teilrevision Nutzungsplanung und der anschliessenden Anpassung des QGP werden die Bebauungsmöglichkeiten optimiert. Somit wird gewährleistet, dass eine Bebauung nutzergerecht erfolgen kann. Im westlichen Teil auf Gemeindegebiet Gurtnellen sind ebenfalls grosse Entwicklungsreserven vorhanden. Diese werden heute jedoch bereits genutzt durch gewerbliche Nutzungen.

Bisherige Planungsschritte

- Revision Bau- und Zonenordnung (2015)
- Erarbeitung QGP Grund, Amsteg (2016)
- Entwicklungsstudie Grund, Amsteg (2020)
- Teilrevision Nutzungsplanung Grund (2020)

Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial

Ca. 150-250 Einwohner und Beschäftigte (Heute: ca.100) *

* Methodik: Das Einwohner- und Beschäftigtenpotenzial wird ausgehend von der Fläche des Gebiets und unter Annahme einer geringfügigen Erhöhung der Raumnutzerdichte

<p>auf bis zu 25 auf den Baulandreserven sowie einer Erhaltung der Raumnutzerdichten auf den übrigen Flächen abgeschätzt (heute: 10).</p>	
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> — ÖV: Das Gebiet verfügt weitgehend über eine ÖV-Güteklasse D. Mit dem Fahrplanwechsel 2021 wird das Gebiet Grund neu mit dem Bus mit einem Viertelstundentakt erschlossen. Aufgrund der trennenden Wirkung der A2 und der Reuss verfügt der westliche Teil jedoch über eine schlechtere ÖV-Anbindung als D. — MIV: Das östliche Teilgebiet ist über die Grundstrasse (keine Angaben zum DTV vorhanden) und die Gotthardstrasse (DTV: 2'600) erschlossen. Der westliche Teil ist ebenfalls über die Gotthardstrasse erschlossen bzw. direkt an die A2 angebunden. — Velo: Das Gebiet ist südlich über die Gotthardstrasse über eine kantonale Velohauptroute erschlossen. — Fussverkehr: Das Gebiet ist von Norden Osten und Süden ins bestehende Fusswegnetz eingebunden. Die Siedlungen Silenen Dorf und Amsteg liegen in Fusswegdistanz. 	
<p>Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Neueinzonungen</i>: Es bestehen keine Einzonungspotenziale — <i>Umgang mit Reserven</i>: Die bestehenden Reserven sind zu nutzen bzw. schrittweise zu entwickeln. — <i>Minimale Raumnutzerdichte</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Nutzungsvorgaben</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Qualitätsanforderungen</i>: Aussenräume sind qualitativ und attraktiv zu gestalten. Sie sollen zudem einen Beitrag zur Siedlungsökologie leisten. — <i>Verkehrslenkung</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen — ÖV: keine AP-spezifischen Anforderungen — <i>Fuss- und Veloverkehr</i>: keine AP-spezifischen Anforderungen, vgl. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr — MIV: keine AP-spezifischen Anforderungen 	
<p>Weitere Planungsschritte und Meilensteine</p> <ul style="list-style-type: none"> — Teilrevision Nutzungsplanung und Anpassung QGP (2021) — Realisierung der Bebauung im Gebiet Grund (bis ca. 2024) 	
<p>Abstimmung mit weiteren Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> — ... 	
<p>Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente</p>	
<p>Dokumente</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Teilrevision Nutzungsplanung Grund, Amsteg — Anpassung QGP Grund, Amsteg

7. Landschaftsmassnahmen

L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept

Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept		L4.1
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 1201.3.060 und 1201.3.066; Zusammenführung (L3.1 und L3.2) und Weiterentwicklung	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (ALA, AFJ, AfU, teilweise AfT), Gemeinden, Organisationen, Korporation Uri, Urner Gartenbauunternehmen (beim Konzept zur Förderung der Siedlungsökologie), weitere Dritte	
Beschreibung		

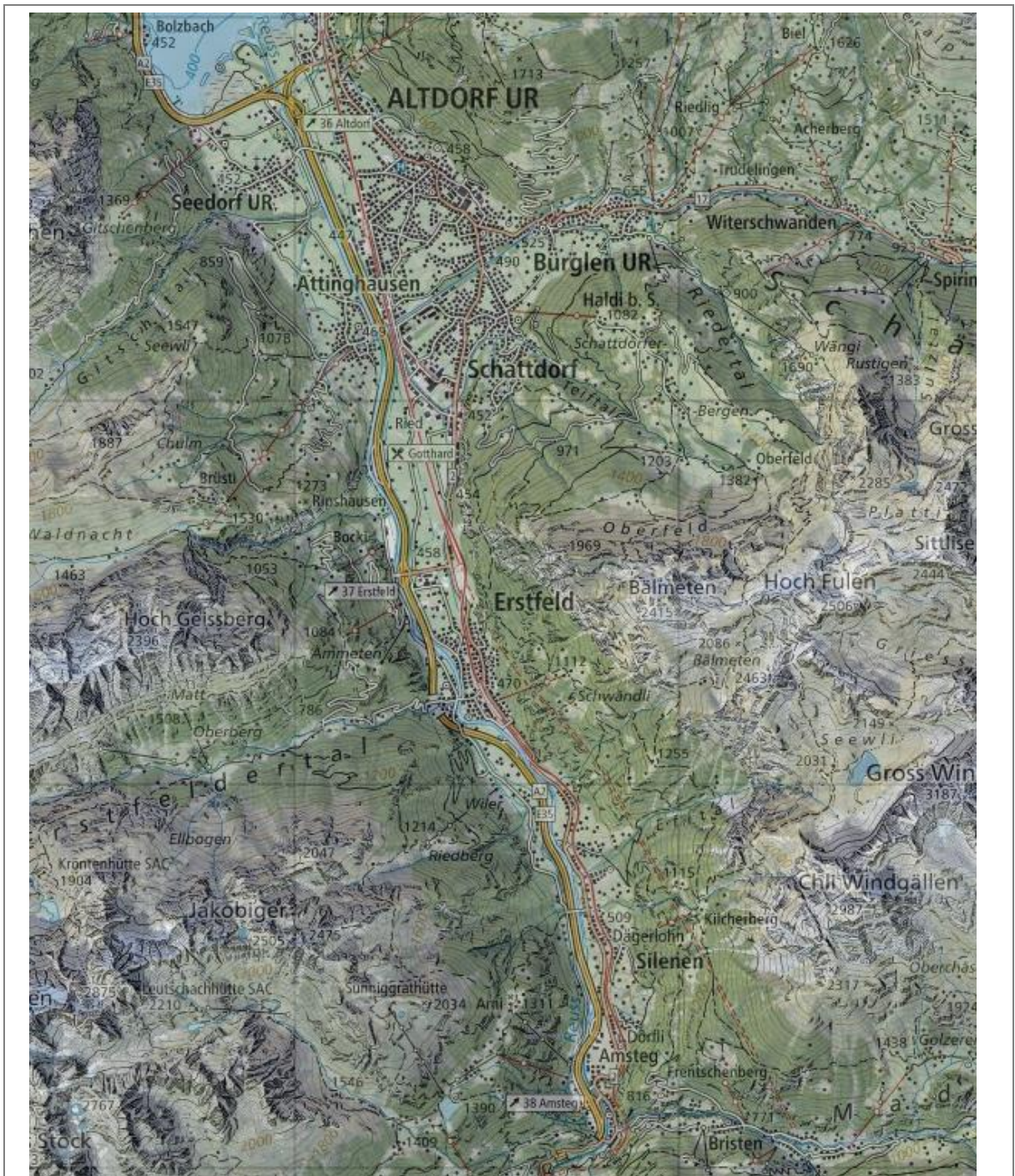


Abbildung: Der Perimeter erstreckt sich in der Urner Reussebene zwischen Flüelen und Amsteg und umfasst auch die unteren Hanglagen in Siedlungsnähe. Quelle: Swssimage hinterlegt mit der Landeskarte 1:50'000, Export von map.geo.admin.ch am 20.11.2020.

Ausgangslage

Die beiden Massnahmen L3.1 (Umsetzungsplanung «Aufwertung Kulturlandschaft») und L3.2 (Erarbeitung Vernetzungsprojekt) des AP URT 3G konnten aufgrund mangelnder Ressourcen noch nicht angegangen werden. Zwischenzeitlich wurde aber eine Landschaftskonzeption für den Kanton Uri erarbeitet. Diese ist im Entwurf vorliegend. Die Landschaftskonzeption behandelt den ganzen Kanton und beinhaltet auch einen Massnahmenteil. Für die Übersetzung der kantonalen Landschaftskonzeption auf den AP-Perimeter soll ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) für das untere Reusstal erarbeitet werden. Dieses konkretisiert die übergeordneten Inhalte und befasst sich mit den spezifischen Herausforderungen im Unteren Reusstal. Das LEK soll aufzeigen, wie sich die Landschaft im Urner Talboden innerhalb und ausserhalb der Siedlungen entwickeln soll und wie die verschiedenen Nutzungen und Interessen an der Landschaft verträglich in Einklang gebracht werden können. Ziel soll es sein, die Eigenheit der Landschaft zu stärken, Lebensräume aufzuwerten und untereinander zu vernetzen sowie nachhaltig einen attraktiven Lebensraum

zu schaffen. Die beiden Massnahmen L3.1 und L3.2 aus dem AP 3G sollen dabei inhaltlich im Rahmen des LEK erarbeitet werden. Mit dieser integrierten Betrachtung können Synergien zwischen der ökologischen und landschaftsästhetischen Aufwertung besser genutzt werden. Beispielsweise dient eine Förderung von Strukturelementen im Kulturland nicht nur der Lebensraumaufwertung respektive -vernetzung, sondern sie trägt auch zur Landschaftsqualität bei. Besonders in Siedlungsnähe und im Siedlungsgebiet selbst kann so die Landschaft vor der Haustüre aufgewertet werden, was mit der Siedlungsentwicklung nach Innen vermehrt wichtiger wird.

Inhalte

Die Massnahme beinhaltet zwei Teilmassnahmen:

- *Konzepterarbeitung zur Förderung der Siedlungsökologie*: Das Konzept wird als eigener Baustein erarbeitet. Der Fokus liegt im Siedlungsgebiet inkl. direktes Siedlungsumfeld. Die Freiräume im Siedlungsgebiet, die Siedlungsränder und die Vernetzung in die offene Landschaft sind dabei besonders wichtige Schnittstellen zur zweiten Teilmassnahme:
- *Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Unteres Reusstal*: Ein integrales Konzept, das verschiedene Nutzungsinteressen berücksichtigt und eine nachhaltige Nutzung der Landschaft verfolgt. Das im AP 3G vorgeschlagene Vernetzungskonzept ist dabei ein Baustein.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:

- Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebieten mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna
- Als Natur- und Erholungsraum erlebbarer Grüngürtel
- Flächensicherung für die Landwirtschaft
- Abstimmung von Naturschutz- und Erholungsansprüchen

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern
- L2: Kulturlandschaft aufwerten
- L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften
- S1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets fördern
- Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen
- Trennwirkung der nationalen Infrastrukturen reduzieren
- Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen
- Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete erhalten und punktuell verbessern

Nutzen/Wirkung

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern:

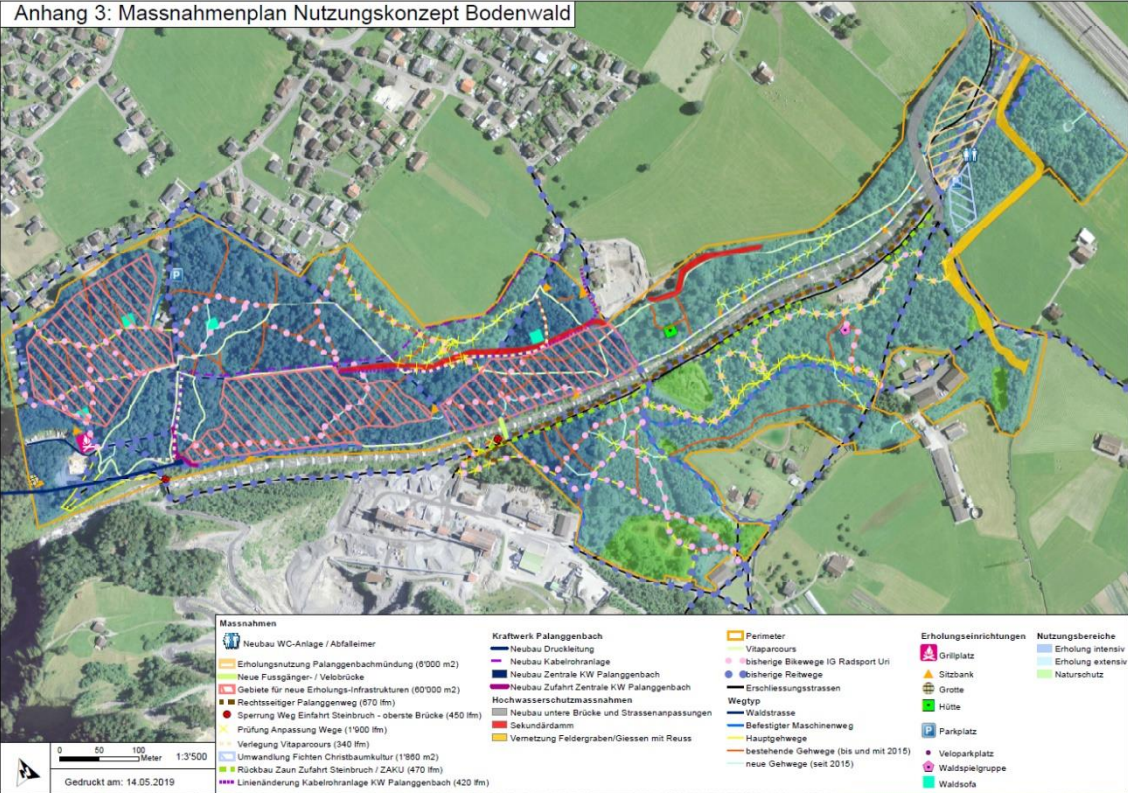
- Verbesserung der ökologischen Vernetzung im Siedlungsgebiet
- Siedlungsrandaufwertung und Förderung von landschaftsverträglichen Übergängen zwischen bebauten und unbebauten Raum
- Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum
- Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:

- Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
- Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Steigerung der Landschaftsqualität
- Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen
- Behandlung der Landschafts- und Naturaspekte mit einem engen Bezug zu Siedlungsthemen
- Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nicht relevant		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage	
	Abschnitt / Kapitel: Gemäss Kapitel 6.1-4 fördert der Kanton die differenzierte Entwicklung der Landschaft in speziell dafür geeigneten Schwerpunktgebieten. Er definiert in enger Zusammenarbeit mit den verschiedenen Interessensgruppen die Ziele und die freiwilligen Massnahmen in diesen Gebieten. In den Schwerpunktgebieten für die Landschaftsentwicklung werden der ökologische Ausgleich und die Schaffung von Vernetzungsprojekten prioritär umgesetzt.		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	Grundsätzlich alle, v.a. verkehrliche Massnahmen in der Landschaft und am Siedlungsrand		
Umsetzungsstand			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Erarbeitung Konzept zur Förderung der Siedlungsökologie	ARE	2020 - 2021
	Vernehmlassung zum Konzept zur Förderung der Siedlungsökologie und Verabschiedung durch Regierungsrat	ARE / RR	2022
	Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept Unteres Reusstal	ARE	2022
	Vernehmlassung Landschaftsentwicklungskonzept Unteres Reusstal und Verabschiedung durch RR	ARE / RR	2023
	Umsetzung Massnahmen	Gemäss Konzept	ab 2023
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Dokumente	— Kantonales Landschaftskonzept (verfügbar ab Herbst 2021) — Programmvereinbarungen 2020 - 2024 in den Bereichen Natur und Landschaft		

L4.2 Umsetzung Massnahmenplan «Nutzungskonzept Bodenwald»

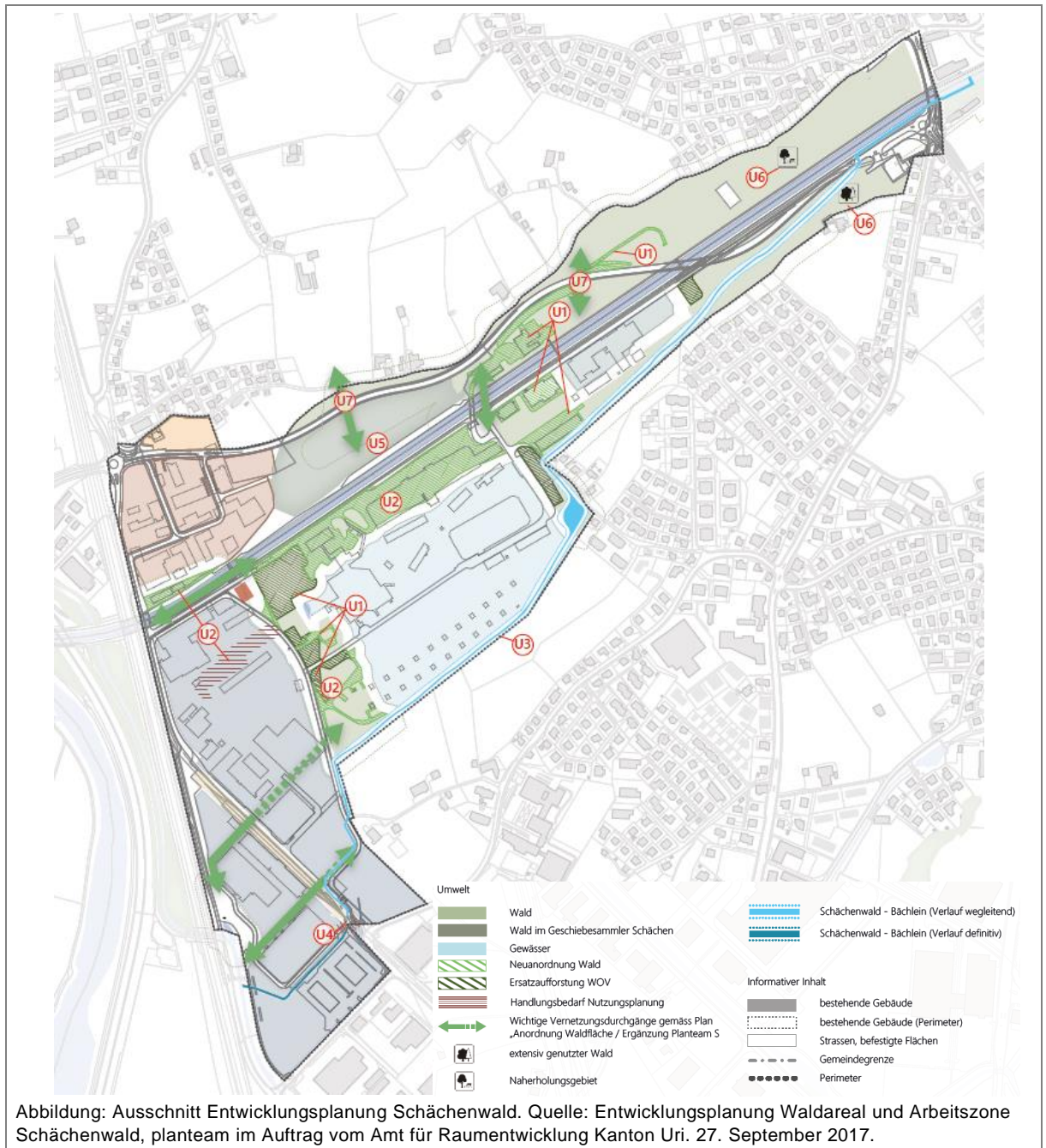
Umsetzung Massnahmenplan «Nutzungskonzept Bodenwald»		L4.2
Priorität AP 4G <input checked="" type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032)	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 201.3.059; Weiterführung, Weiterentwicklung (L3.3)	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (mehrheitlich AFJ, teilweise Aft oder ARE)	
Beteiligte	Gemeinden, Waldeigentümer, Trägerschaft, Dritte	
Beschreibung		
Anhang 3: Massnahmenplan Nutzungskonzept Bodenwald 		
Abbildung: Massnahmen Nutzungskonzept Bodenwald.		
Ausgangslage 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 Vita-Parcours durch den Wald. Der Bodenwald birgt zudem einige bedeutende Naturwerte wie beispielsweise ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Um den Bodenwald als Naherholungsgebiet weiterhin attraktiv zu gestalten und gleichzeitig die Naturwerte zu erhalten, wurde ein Nutzungskonzept erarbeitet (Mai 2019). Die Erarbeitung des Nutzungskonzepts bildete Bestandteil des AP 3G (L3.3). Die Massnahmen des Nutzungskonzepts sollen nun umgesetzt werden. Ziel des Nutzungskonzepts ist es, die menschlichen Aktivitäten und Bauprojekte so zu koordinieren und zu lenken, dass ein einvernehmliches		

<p>Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen und Ansprüche möglich ist und ein Mehrwert gegenüber der heutigen Situation generiert wird. Die Nutzer sollen mit guten Angeboten und nicht mit Verboten gelenkt werden. Gleichzeitig ist eine Abstimmung mit dem Naturschutz wichtig, damit im Bodenwald zukünftig sowohl die Erholungsnutzungen als auch der hohe Naturwert gewährleistet bleiben.</p>		
<p>Inhalte</p> <p>Das Nutzungskonzept sieht insgesamt 21 verschiedene Massnahmen in den Bereichen «Erholungs-Infrastruktur», «Waldpflege», «Aufwertung Natur», «Koordination Bauprojekte», «Information/ Besucherlenkung» sowie «Trägerschaft» vor. Massnahmen, für welche die Zuständigkeiten bereits klar sind, sollen laufend umgesetzt werden. Da dem Erholungsraum Bodenwald eine überkommunale Bedeutung zukommt, sollen die Finanzierung des Baus und des Unterhalts der Erholungs-Infrastrukturen regional gelöst und die Standortsgemeinden und Waldeigentümer von diesen Aufgaben finanziell entlastet werden. Die Bildung einer neuen gemeinsamen Trägerschaft ist dabei eine zentrale Massnahme und notwendig für die Umsetzung von Massnahmen wie zum Beispiel der Betrieb des Vita-Parcours, die Besucherlenkung anhand eines Informationskonzeptes oder der Bau und die Finanzierung von neuen Infrastrukturen für die Erholungsnutzung. Der Bereich «Waldpflege» umfasst unter anderem die naturnahe Waldpflege, die Biodiversitätsförderung im Wald oder die Leistungsvereinbarung mit Waldbewirtschaftern. In den Massnahmenbereich «Aufwertung Natur» fallen ökologische Aufwertungsmassnahmen oder die Umwandlung von Fichten-Christbaumkulturen in artenreiche Sträucherbestockung. Mit einer Tempolimitierung im ganzen Waldgebiet soll die Verkehrssicherheit besser gewährleistet werden.</p>		
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>		
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturlandschaften mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna — Attraktiver und gut zugänglicher Erholungsraum — Abstimmung von Naturschutz- und Erholungsansprüchen 		
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern — L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften 		
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen — Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen — Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete erhalten und punktuell verbessern 		
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung und Angebotserweiterung von Erholungs-Infrastrukturen in siedlungsnahen Landschaftsräumen unter Berücksichtigung von Naturwerten <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bestmögliche Entflechtung von Naherholung und Naturschutz — Biodiversitätsförderung im Wald 		
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen</p>		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nicht relevant	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Koordinationsstand KRP <input checked="" type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage

	Abschnitt / Kapitel In Kapitel 6.1-1 wird festgehalten, dass der Kanton mit geeigneten Massnahmen den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Lebensräume von bedrohten Arten sichert, dazu zählt auch der Bodenwald. 6.1-4 hält fest, dass der Kanton die differenzierte Entwicklung der Landschaft in speziell dafür geeigneten Schwerpunktgebieten vom Kanton fördert.		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	Die Umsetzungsplanung für das Naherholungsgebiet Bodenwald wird mit dem Schutzreglement für das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung koordiniert.		
Umsetzungsstand			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Gründung Trägerschaft / Erlass Schutzkonzept Amphibienlaichgebiet Bodenwald/ Aufwertung Mündungsbereich Palanggenbach / Neuanlegung rechtsseitiger Palanggenbachweg	Kanton Uri (ARE, AFJ, AfT), Gemeinden, Waldeigentümer	2021 - 2022
	Erarbeitung Besucherlenkkonzept/ Umsetzung Hochwasserschutzprojekt / Neubau Kraftwerk Palanggenbach	Kanton Uri (AFJ, AfT), Trägerschaft	2023 - 2025
	Naturnahe Waldpflege/ Biodiversitätsförderungen im Wald/ Unterhalt Erholungs-Infrastrukturen/ Sicherheitsholzerei	Kanton Uri (AFJ), Waldeigentümer, Gemeinden	Daueraufgaben
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Dokumente	— Nutzungskonzept Bodenwald, Attinghausen/ Seedorf, Amt für Forst und Jagd Kanton Uri. 14. Mai 2019, TERRAplan.		

L4.3 Vernetzungsmassnahmen Schächenwald

Vernetzungsmassnahmen Schächenwald		L4.3
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C ARE-Code: 201.3.057; Weiterführung, Weiterentwicklung (L3.4)	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (AFJ)	
Beteiligte	Gemeinden, Dritte (RUAG), Kanton Uri (ARE, Aft), Urner Umweltrat	
Beschreibung		



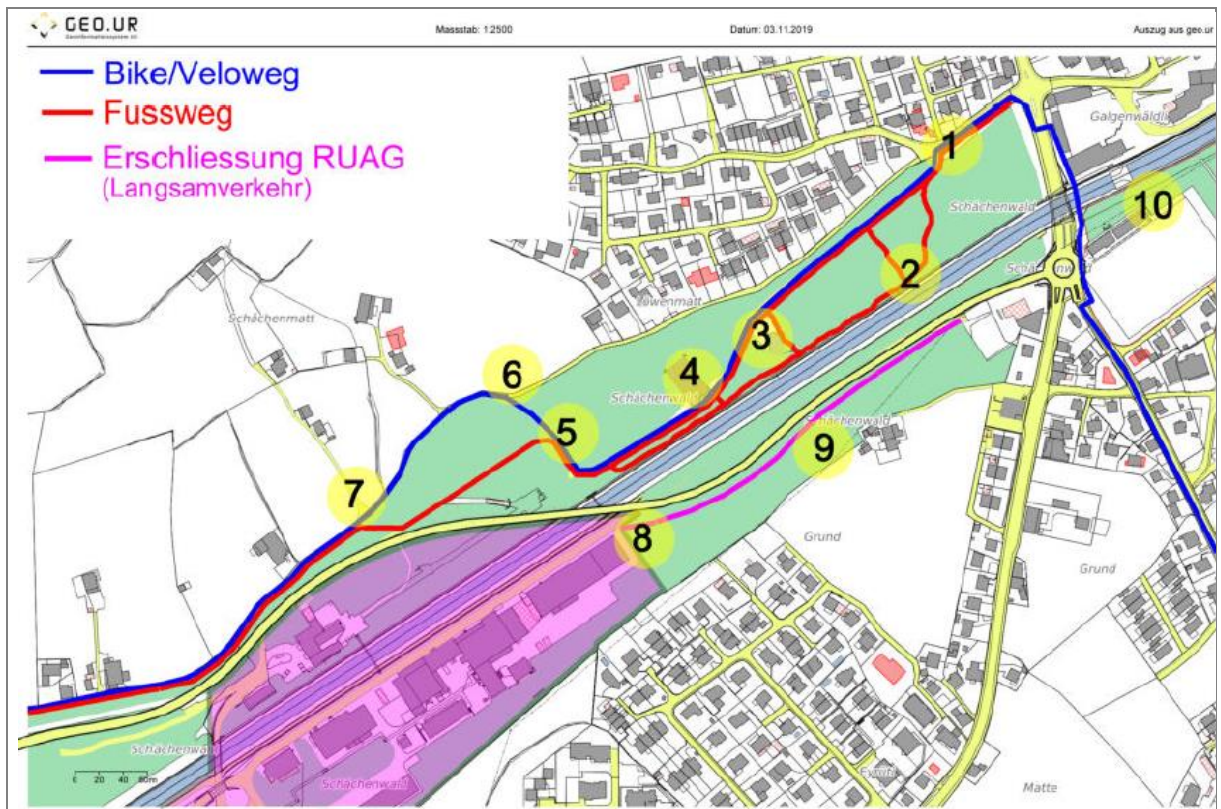


Abbildung: Überblick Massnahmen gemäss Freiraumkonzept Schächenwald (AFJ, 2019)

Ausgangslage

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. 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. Das zentrale Element aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal bzw. dem AP 3G, die West-Ost-Strassenverbindung (WOV), wird das Gebiet tangieren und trennen. Mit der Realisierung der WOV sowie den Änderungen auf dem RUAG Areal, eröffnen sich jedoch Möglichkeiten für eine verbesserte ökologische Vernetzung und eine verbesserte Freizeitnutzung.

Gemäss der vom Kanton erstellten Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald soll der nordöstliche Waldteil des Schächenwaldes für die Bevölkerung geöffnet und künftig als Naherholungsraum dienen. Zudem sollen die ökologischen Trittseine besser miteinander vernetzt werden.

Gemäss der Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald sind für die ökologische Vernetzung insbesondere zwei Massnahmen relevant: Die Sicherung von Vernetzungsachsen, welche die Waldflächen innerhalb des RUAG-Areals mit dem Wald entlang der Stillen Reuss über die WOV verbinden. Und die Erstellung eines neuen Gerinnes, das ab dem Galgenwäldli vom Schächen in die Stille Reuss fliesst.

Weiterführung Massnahme gegenüber AP3G: Die Massnahme war bereits im AP 3G enthalten (Vernetzungsmassnahmen AP 3G, L3.3) und wurde mit einem kurz- bis mittelfristigen Horizont (bis 2026) angegeben. Die zwischenzeitlich erfolgten Anstrengungen sollen weiterverfolgt werden. Entsprechend wird die Massnahme im AP 4G wieder aufgenommen.

Inhalte

Für die Umsetzung der geplanten ökologischen Vernetzung sieht die Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald verschiedene Handlungsanweisungen vor. Beispielsweise sollen die Vernetzungsachsen im Teilgebiet „RUAG West“ im Rahmen eines Quartierplans sichergestellt werden. Und um das Schächenwald-Bächlein zu sichern, soll in der Nutzungsplanung der Gemeinde Schattdorf der dafür notwendige Gewässerraum ausgeschieden werden. Die formulierten Handlungsanweisungen sollen von den zugewiesenen Zuständigkeiten entsprechend umgesetzt werden.

Auf Basis der Entwicklungsplanung wurde 2019 ausserdem ein Freiraumkonzept Schächenwald Bürglen / Schattdorf erarbeitet. Darin sind die verschiedenen Massnahmen konkretisiert, darunter die Aufwertung verschiedener Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, Aufwertung von Landschaftselementen, Rückbau von Zäunen. Der Horizont der Umsetzung ist noch zu klären.

Zweckmässigkeit und Nutzen

<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturlandschaften mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna — Attraktiver und gut zugänglicher Erholungsraum — Abstimmung von Naturschutz- und Erholungsansprüchen 			
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern — L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften — L4: Schächenwald entwickeln — S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln 			
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets fördern — Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen — Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen — Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete erhalten und punktuell verbessern 			
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Schaffen von neuen Erholungsräumen — Verbesserung der Qualität der Grün- und Freiräume im Agglomerationsraum <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung und Neuschaffung von Lebensräumen — 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 — Verbesserung der Qualität der Frei- und Grünräume, Aufwertung von Naherholungsgebieten, Steigerung der Natur- und Landschaftsqualität 			
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen</p>			
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>Nicht relevant</p>		
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Ausgangslage</p> </td> </tr> </table> <p>Abschnitt / Kapitel:</p> <p>Der KRP legt das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf/ Bürglen als Entwicklungsschwerpunkt fest. Gemäss Kapitel 4.3-4 soll die mittel- bis langfristige Transformation des nördlichen Teils des ESP auf der Basis der «Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald» erfolgen. Im Teilgebiet «RUAG Mitte» soll mittel- bis langfristig der Wald neu angeordnet und eine Nutzungsentflechtung angestrebt werden, mit dem Ziel eine bessere ökologische Vernetzung zu erreichen. Dabei soll der Wald primär entlang des Schächen angeordnet und das Teilgebiet «RUAG Mitte» westlich durch einen Waldstreifen vom Teilgebiet «RUAG West» getrennt werden. Die gewässerökologische und fischereiliche Vernetzung zur Stillen Reuss im Gebiet Schattdorf soll durch arealinterne Vernetzungsachsen sichergestellt werden. Die KRP legt ferner fest, dass die Gemeinden Bürglen und Schattdorf ihre Nutzungsplanungen revidieren und die ökologische Vernetzungsachsen sichern.</p>	<p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p>	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Ausgangslage</p>
<p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p>	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input type="checkbox"/> Ausgangslage</p>		

Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	— GV3.X WOV — S4.5 Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte		
Umsetzungsstand			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Umzonung Geschiebesammler in Wald	Gemeinde Bürglen	Bis 2021
	Anpassung Waldfeststellung im Bereich Geschiebesammler	Gemeinde Bürglen	Bis 2021
	Umzonungen in Waldareal aufgrund Waldumlegung und Ersatzflächen WOV	Gemeinden Schatt-dorf und Bürglen, AFJ	Bis 2021
	Sicherung der Vernetzungsachsen und des Erschliessungskorridors „RUAG Mitte“ durch eine Überlagerung mit einer Quartierplanpflicht	Gemeinde Schattdorf	Bis 2021
	Erarbeitung des Quartierplans (inkl. Sicherung von Erschliessung, Gewässerraum und Vernetzung)	RUAG	Bis 2022
	Ausscheidung Gewässerraum für Schächenwald-Bächlein (innerhalb bestehender Industriezone)	Gemeinde Schatt-dorf	Bis 2021
	Klärung des Umgangs mit Strasse <-> Gerinne / Gewässerraum	Kanton Uri (RUAG, AfU)	Bis 2021
	Klärung des Umgangs mit Bahnerschliessung <-> Vernetzung Grünachsen / Gewässer		
	Konkretisierung Umsetzung der Massnahmen gemäss Freiraumkonzept Schächenwald	Kanton Uri (AFJ)	Bis 2021
	Klärung des Umgangs mit WOV <-> Vernetzungsachsen	Kanton Uri (AfT, ARE, AFJ)	Bis 2021
	Realisierung der Vernetzungsachsen im Bereich der WOV	Kanton Uri (AfT, AFJ, ARE)	2021
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Dokumente	— Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald, Amt für Raumentwicklung Kanton Uri. 27. September 2017, Planteam. — Bericht zum Freiraumkonzept Schächenwald Bürglen / Schattdorf (AFJ 2019)		

L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri



Erarbeitung Naturschutzkonzept Kanton Uri		L4.4
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Sofortmassnahme	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (ALA, AFJ, AfU, Teilweise AfT und AfE), Bund (BAFU), Gemeinden, Organisationen, Korporationen Uri und Ursern, weitere Dritte	
Beschreibung		
		

Abbildung: Der Perimeter umfasst das ganze Kantonsgebiet. Quelle: Swssimage mit Kantonsgrenzen, Export von map.geo.admin.ch am 20.11.2020.		
Ausgangslage		
<p>Im Rahmen der Programmvereinbarung zwischen dem Kanton und dem BAFU im Bereich Natur verlangt der Bund im Zusammenhang mit der Erhaltung der Biodiversität in der Schweiz von den Kantonen unter anderem die Erarbeitung eines Naturschutzkonzeptes. Dieses soll aufzeigen, welche Prioritäten der Kanton beim Biotop- und Artenschutz inkl. Vernetzung setzt und wie die ökologische Infrastruktur (System der geschützten Lebensräume, der weiteren wertvollen Lebensräumen und der Vernetzungselemente) für das gesamte Kantonsgebiet zukünftig aussehen soll.</p> <p>Gemäss der Programmvereinbarung Natur 2020 – 2024 zwischen dem BAFU und dem Kanton Uri ist die Erstellung eines kantonalen Gesamtkonzepts zur Arten- und Lebensraumförderung sowie einer Vernetzungsplanung (im Massnahmenblatt abgekürzt als Naturschutzkonzept) ein prioritäres Handlungsfeld.</p>		
Inhalte		
<p>Das Naturschutzkonzept ist gemäss den Anforderungen des NFA-Handbuchs zu erstellen. Die bestehenden konzeptionellen Grundlagen des Kantons Uri können dabei herangezogen werden (z.B. Wildheu-Förderprogramm, Konzept zur Sanierung der Inventarobjekte von nationaler Bedeutung). Im Gesamtkonzept sind die folgenden Punkte darzulegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Eine räumliche Gesamtsicht ist darzustellen. — Die Prioritäten sind unter Berücksichtigung der nationalen Prioritäten sowie von Vollzugs- und Praxishilfen zu identifizieren und festzuhalten, u.a. zur Sicherung bestehender Naturwerte. — Defizitgebiete und Handlungsbedarf, insbesondere auch betreffend Aufwertung und Vernetzung sind zu identifizieren. — Planung und Stärkung der ökologischen Infrastruktur. — Überregionale Zusammenarbeit sowie Schnittstellen, Synergien und Zusammenarbeit mit Sektorpolitiken und andere Programmvereinbarungen sind darzulegen. — Bereitstellung von Grundlagen (inkl. Geodaten), periodische Erfolgskontrolle und Datenbereitstellung sind darzulegen. 		
Zweckmässigkeit und Nutzen		
Zukunftsbild		
<p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturlandschaften mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna 		
Teilstrategie		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern 		
Handlungsbedarf		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturwerte konsequent schützen, Naturschutz mit Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung abstimmen — Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets fördern — Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen — Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen 		
Nutzen/Wirkung		
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:		
<ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung und Schutz von wertvollen Naturräumen — Verminderung der Trennwirkung von Infrastrukturen für Fauna und Flora, bessere Vernetzung von Natur- und Landschaftsräumen 		
Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen		
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Nicht relevant.	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand
	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Vororientierung

	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage Abschnitt / Kapitel: In Kapitel 6.1-1 wird festgehalten, dass der Kanton mit geeigneten Massnahmen den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Lebensräume von bedrohten Arten sichert.															
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.															
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	— L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept — L4.5 Artenförderung Reussdelta — L4.6 Ausarbeitung Schutzlegungen															
Umsetzungsstand																
Weitere Planungsschritte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Was</th> <th>Wer</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erarbeitung Gesamt-Naturschutzkonzept</td> <td>ARE</td> <td>2020-2021</td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung ökologische Infrastruktur</td> <td>ARE</td> <td>2021-2022</td> </tr> <tr> <td>Vernehmlassung Naturschutzkonzept und Verabschiedung durch Regierungsrat</td> <td>ARE / RR</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung Massnahmen</td> <td>Gemäss Konzept</td> <td>ab 2023</td> </tr> </tbody> </table>	Was	Wer	Zeitplanung	Erarbeitung Gesamt-Naturschutzkonzept	ARE	2020-2021	Erarbeitung ökologische Infrastruktur	ARE	2021-2022	Vernehmlassung Naturschutzkonzept und Verabschiedung durch Regierungsrat	ARE / RR	2022	Umsetzung Massnahmen	Gemäss Konzept	ab 2023
Was	Wer	Zeitplanung														
Erarbeitung Gesamt-Naturschutzkonzept	ARE	2020-2021														
Erarbeitung ökologische Infrastruktur	ARE	2021-2022														
Vernehmlassung Naturschutzkonzept und Verabschiedung durch Regierungsrat	ARE / RR	2022														
Umsetzung Massnahmen	Gemäss Konzept	ab 2023														
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente																
Dokumente	— Programmvereinbarung Natur und Landschaft 2020 – 2024, Bundesamt für Umwelt; Programm Naturschutz Kanton Uri, nationale Prioritäten.															

L4.5 Artenförderung Reussdelta

Artenförderung Reussdelta		L4.5
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (AfU), Korporation Uri, Dritte	
Beschreibung		
 <div style="float: right; margin-top: 10px;"> <p>SCHUTZZONEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Wasser- & Uferschutzzone Naturschutzzone Umgebungszone </div>		
Abbildung: Schutzzonen am südlichen Urnersee. Quelle: Schutzzonenplan, Export von reussdelta.ch am 20.11.2020.		

<p>Ausgangslage</p> <p>Das Natur- und Erholungsgebiet Reussdelta am Südufer des Urnersees ist hinsichtlich Biodiversität ein besonders schützenswerter Lebensraum und gleichzeitig ein sehr attraktiver Erholungsraum.</p>			
<p>Inhalte</p> <p>Für die Artenförderung im Reussdelta hat der Kanton diverse Massnahmen ergriffen, die in den kommenden Jahren weitergeführt werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — <i>Förderung von prioritären Arten:</i> Im Urner Reussdelta werden unter anderem Förderungsmassnahmen für den Skabiosen-Scheckenfalter und den Moorwiesen-Weissbär durchgeführt. — <i>Amphibienförderung:</i> Zur Förderung der Amphibienpopulationen (insbesondere der Gelbbauchunke und des Fadenmolchs) werden bei den Amphibienlaichgebieten Schlossried (UR 76) und Reussdelta (UR 77) bestehende Tümpel saniert und weiter Kleingewässer neu geschaffen. — <i>Reptilienförderung:</i> Seit Jahren werden Massnahmen zur Förderung der Ringelnatterpopulation umgesetzt. — <i>Förderung von Limikolen:</i> Im Gebiet Schanz wurde eine grossflächige Tümpellandschaft geschaffen, welche insbesondere Lebensraum für Limikolen bieten soll. Ideale Lebensraumbedingungen sollen mit der Beweidung durch Schottische Hochlandrinder geschaffen werden. — <i>Bekämpfung von invasiven gebietsfremden Arten:</i> Im Naturschutzgebiet Reussdelta kommt mit der kanadischen Goldrute, eine standortfremde Pflanzenart vor, welche zu den invasiven Neophyten zählt. Das sind nicht einheimische Pflanzen, die sich stark ausbreiten und dadurch Schäden verursachen. Zum Schutz der einheimischen Flachmoorflora gilt es deshalb die Goldrute regelmässig gezielt zu bekämpfen. — <i>Konfliktminimierung zwischen Naturschutz und Erholung:</i> Im Urner Reussdelta wird der offizielle, ganzjährige Aufsichtsdienst weitergeführt. Das Aufsichtspersonal wird dabei regelmässig geschult. 			
<p>Zweckmässigkeit und Nutzen</p>			
<p>Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturlandschaften mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna — Attraktive und naturnahe Erholungsräume — Abstimmung von Naturschutz- und Erholungsansprüchen 			
<p>Teilstrategie</p> <p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> — L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern — L3: Naherholungsgebiete aktiv bewirtschaften 			
<p>Handlungsbedarf</p> <p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Naturwerte konsequent schützen, Naturschutz mit Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung abstimmen — Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets fördern — Ökologische Vernetzung der Lebensräume und qualitativ hochwertige Strukturen in der Landschaft ausbauen — Naherholungsfunktion der Landschaft stärken; mit Schutzbedürfnissen abstimmen 			
<p>Nutzen/Wirkung</p> <p>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aufwertung und Schutz eines national bedeutsamen Biotops — Entflechtung von Naturschutz und Naherholung 			
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen</p>			
<p>Abstimmung Verkehr und Siedlung</p>	<p>Nicht relevant</p>		
<p>Bezug zum kantonalen Richtplan</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> </td> </tr> </table>	<p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p>	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>
<p>Richtplanrelevant</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nein</p>	<p>Koordinationsstand KRP</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>		


	□ Ausgangslage		
	Abschnitt / Kapitel: Kapitel 8.1-3 hält fest, dass der Kanton zusammen mit den Seegemeinden Seelisberg, Bauen, Sisikon, Isenthal, Seedorf und Flüelen günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Tourismusgebiete am Urnersee schafft. Dabei nimmt er insbesondere Rücksicht auf die ökologischen Besonderheiten und Anforderungen der Ufer- und Naturschutzzonen dieser Gebiete z. B. indem die Abstimmung mit Naturschutzgebieten und der Entwicklung des Reussdelta sichergestellt wird.		
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	— L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept — L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri		
Umsetzungsstand			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Weiterführung der diversen Massnahmen zur Artenförderung	Kanton Uri (ARE)	2020 und folgende
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Dokumente	— Programm Naturschutz Kanton Uri. Nationale Prioritäten für die Programmvereinbarung der Periode 2020 – 2024; diverse Unterlagen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Reussdeltagebietes.		

L4.6 Ausarbeitung Schutzlegungen

Ausarbeitung Schutzlegungen		L4.6
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neue Massnahme	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Kanton Uri (ja nach Schutzgebiet ALA, AFJ, AfU), Gemeinden, Organisationen, ja nach Schutzobjekt Korporation Uri und Ursern, weitere Dritte	
Beschreibung		
Ausgangslage		
<p>Im Kanton Uri gibt es eine Vielzahl an Schutzgebieten mit hohem Schutzwert, für welche die gesetzlich geforderten Schutzmassnahmen bisher nicht erlassen wurden. Die betrifft auch den Perimeter der Urner Reussebene zwischen Flüelen und Amsteg.</p>		
Inhalte		
<p>Der Kanton Uri stellt den grundeigentümergebundenen Schutz dieser Biotope und Landschaften unter Berücksichtigung weiterer Interessen wie beispielsweise von Naherholung oder Landwirtschaft sicher. Er erarbeitet und erlässt für folgenden Objekte Schutzreglemente und Schutzverträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Landschaftsschutzgebiet Attinghausen – Brüsti — Naturschutzgebiet Bodenwald/Weidbach 		

<ul style="list-style-type: none"> — Landschaftsschutzgebiet Buechholz/Tägerlohn/Ledi — Trockenmauersystem Bürglen — Landschaftsschutzgebiet Riedertal — BLN-Gebiet Vierwaldstättersee — Diverse Trockenwiesen – und weiden 			
Zweckmässigkeit und Nutzen			
Zukunftsbild			
Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei: <ul style="list-style-type: none"> — Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebiete mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna 			
Teilstrategie			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: <ul style="list-style-type: none"> — L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern 			
Handlungsbedarf			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: <ul style="list-style-type: none"> — Naturwerte konsequent schützen, Naturschutz mit Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung abstimmen 			
Nutzen/Wirkung			
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:			
<ul style="list-style-type: none"> — Sicherstellung von wertvollen Lebensräumen 			
Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen			
Abstimmung Verkehr und Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> — Nicht relevant. 		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevant		Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Kein Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage	
Abschnitt / Kapitel: In Kapitel 6.1-1 wird festgehalten, dass der Kanton mit geeigneten Massnahmen den Schutz, die Pflege und die Entwicklung der Lebensräume von bedrohten Arten sichert.			
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	— ...		
Umsetzungsstand			
Weitere Planungsschritte	Was	Wer	Zeitplanung
	Fortlaufender Erlass der Schutzmassnahmen		2020 und folgende
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> — Programm Naturschutz Kanton Uri. Nationale Prioritäten für die Programmvereinbarung der Periode 2020 – 2024. 		

L4.7 Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern

Erhaltung und Schaffung von Trockensteinmauern		L4.7
Priorität AP 4G <input type="checkbox"/> A (2024-2028) <input type="checkbox"/> B (2028-2032) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität, ARE-Code AP 3G <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Daueraufgabe ARE-Code: 1201.3.065; Weiterführung, Weiterentwicklung	Massnahmenart Landschaft
Federführung	Kanton Uri (ARE)	
Beteiligte	Bund, Kanton Uri (ALA), Korporation Uri, betroffene Grundeigentümer	
Beschreibung		
		
Abbildung: Natursteinmauer in Altdorf. Quelle: Foto Christof Hirtler		
Ausgangslage		
<p>Natursteinmauern (Trocken- oder Mörtelmauern) bilden seit Jahrhunderten ein typisches Element im Ortsbild verschiedener Urner Dörfer und der umliegenden Landschaft (siehe auch ISOS). Das bemerkte bereits Johann Wolfgang von Goethe 1775 auf seiner ersten Reise durch die Schweiz, als er in seinem Reisetagebuch vermerkte: „Man konnte Altdorf mit Schwyz vergleichen, nur waren hier die Güter und Gütchen alle von hohen Mauern umgeben.“ Oft säumen die Natursteinmauern enge Gassen oder grenzen Grundstücke und Anwesen vom öffentlichen Raum ab. Die Natursteinmauern sind aber nicht nur als Kulturelemente von besonderer Bedeutung. Sie sind auch Lebensraum für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten und tragen damit entscheidend zur Biodiversität in (und auch ausserhalb von) Siedlungsgebieten bei.</p> <p>Zahlreiche dieser Steinstrukturen sind am Zerfallen und deshalb sanierungsbedürftig. Weil der Unterhalt, die Sanierung und die Neuschaffung von Natursteinmauern relativ kostenintensiv sind, werden immer mehr Natursteinmauern durch kostengünstigere Mauern (z. B. Betonmauern) ersetzt. Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und diese</p>		

traditionellen Landschaftselemente zu erhalten, sollen Natursteinmauern gezielt erhalten und gefördert werden. Private und Gemeinden werden deshalb bei Sanierungsarbeiten an landschaftsprägenden Trockenmauern auch in der Programmperiode 2020 – 2024 in den Bereichen Natur und Landschaft Natur und Landschaft durch den Bund und den Kanton finanziell unterstützt

Für den Erhalt und die Förderung von Natursteinmauern sind in einzelnen Gemeinden bereits Einzelmassnahmen umgesetzt worden wie beispielsweise in Altdorf (Almausa) und Silenen (Silmausa). Ebenfalls wurde in Erstfeld ein Mauersanierungsprojekt im Gebiet Hinterwiler erarbeitet und Einzelmassnahmen umgesetzt. Der Abschluss des Projekts ist im Jahr 2021 vorgesehen. In Bürglen wurde ebenfalls ein Mauersanierungsprojekt erarbeitet, die Umsetzung startete im Jahr 2020. Solche Massnahmen und deren Umsetzung sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf weitere Gemeinden des Kantons Uri ausgedehnt werden.

Weiterführung der Massnahme gegenüber AP3G: Die Massnahme war bereits als Siedlungsmassnahme im AP 3G enthalten (S3.7). Deren Umsetzung wurde als Daueraufgabe bezeichnet. Entsprechend wird die Massnahme im AP 4G wieder aufgenommen.

Inhalte

Die laufenden Projekte und geplanten Sanierungen sollen weiterhin umgesetzt werden. 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).

Die eigentliche Umsetzung (Sanierung von bestehenden Natursteinmauern, Neuschaffung von Trocken- oder Mörtelmauern) erfolgt anschliessend im Rahmen von Gesamt- oder Einzelprojekten.

Zweckmässigkeit und Nutzen

Zukunftsbild

Die Massnahme trägt v.a. zur Umsetzung folgender Aspekte des Zukunftsbilds der Agglomeration und der Ziele bei:

- Naturlandschaften und Landwirtschaftsgebiete mit naturnahen und vielfältigen Landschaftsstrukturen sowie vielseitige, wertvolle und untereinander vernetzte Lebensräume für Flora und Fauna
- Charakter und bauliche Identität der Ortskerne erhalten

Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- L1: Naturschutz sicherstellen, Biodiversität und Vernetzung für Natur und Mensch fördern
- L2: Kulturlandschaft aufwerten
- S1: Ausdehnung der Siedlung begrenzen und Siedlungsränder sorgfältig gestalten

Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Siedlungsqualität in ausgewählten Gebieten verbessern
- Übergänge zwischen Siedlung und Land-(wirt)schaft sorgfältig planen, mit Grundeigentümern zusammenarbeiten und in Vernetzungsprojekten berücksichtigen

Nutzen/Wirkung

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern:

- Verhinderung von Neueinzonungen ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinien, Sicherstellung eines kompakten Siedlungsgebiets
- Erhöhung der Qualität (städtebaulich, landschaftsästhetisch, ökologisch) der Siedlungsränder, Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume im Bereich der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:

- Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF
- Verminderung der Trennwirkung der Übergänge zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet, Steigerung der Landschaftsqualität

Abstimmung Verkehr und Siedlung / Bezug zu weiteren Planungen

Abstimmung Verkehr und Siedlung

Nicht relevant

Bezug zum kantonalen Richtplan

Richtplanrelevant

Koordinationsstand KRP

Ja

Kein Koordinationsstand

Nein

Vororientierung

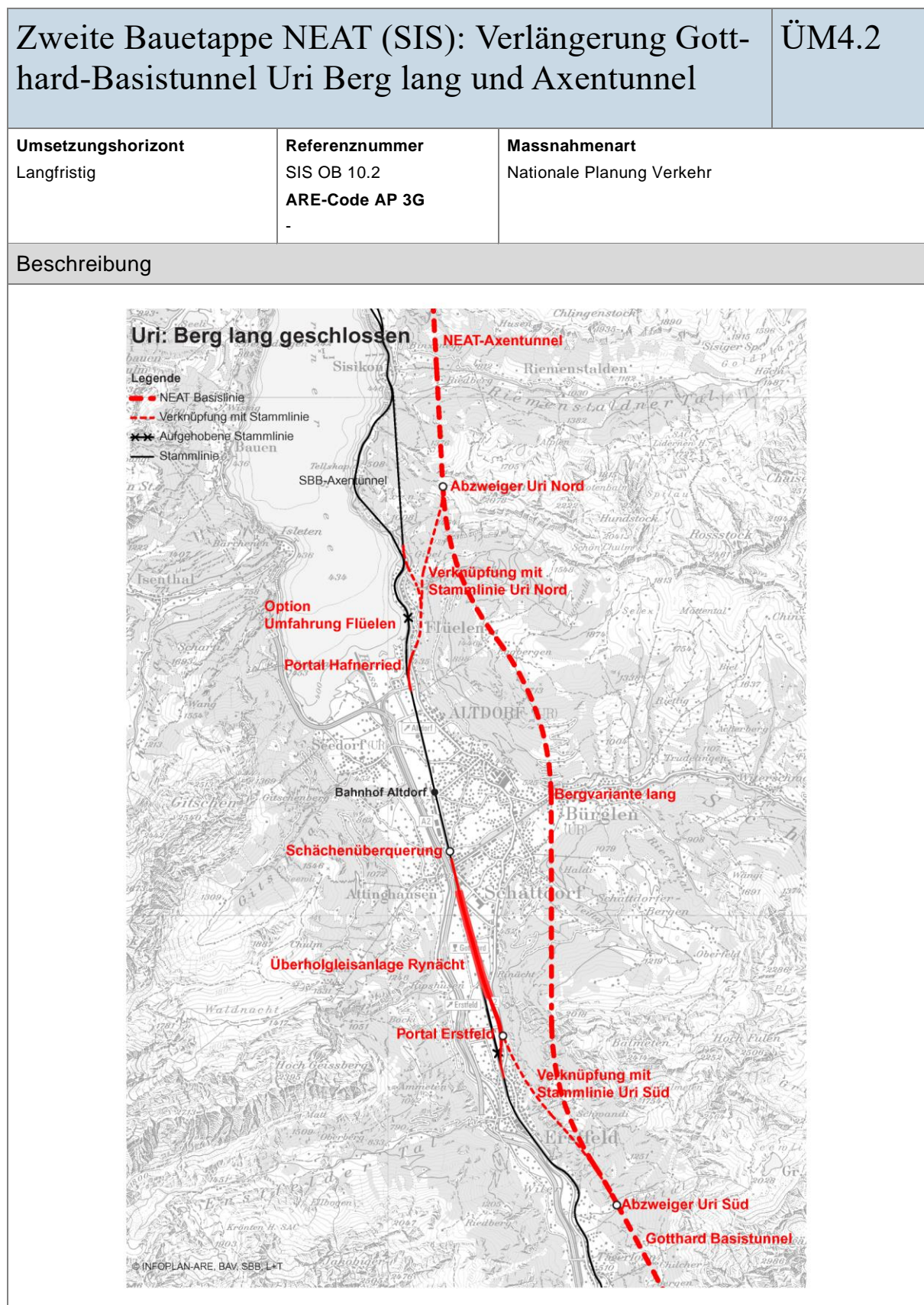
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Ausgangslage												
Umweltverträglichkeit	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.												
Bezug zu weiteren Planungen / Massnahmen	— ...												
Umsetzungsstand													
Weitere Planungsschritte	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Was</th> <th>Wer</th> <th>Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Umsetzung Trockenmauerprojekt Bürglen</td> <td></td> <td>2020 - 2023</td> </tr> <tr> <td>Bestandserhebung Trockenmauern in Gemeinden Erstfeld, Schattdorf, Flüelen, Attinghausen, Seedorf</td> <td></td> <td>2021 - 2024</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung von Gesamtprojekten und Einzelmassnahmen in verschiedenen Gemeinden</td> <td></td> <td>ab 2021 fortlaufend</td> </tr> </tbody> </table>	Was	Wer	Zeitplanung	Umsetzung Trockenmauerprojekt Bürglen		2020 - 2023	Bestandserhebung Trockenmauern in Gemeinden Erstfeld, Schattdorf, Flüelen, Attinghausen, Seedorf		2021 - 2024	Umsetzung von Gesamtprojekten und Einzelmassnahmen in verschiedenen Gemeinden		ab 2021 fortlaufend
Was	Wer	Zeitplanung											
Umsetzung Trockenmauerprojekt Bürglen		2020 - 2023											
Bestandserhebung Trockenmauern in Gemeinden Erstfeld, Schattdorf, Flüelen, Attinghausen, Seedorf		2021 - 2024											
Umsetzung von Gesamtprojekten und Einzelmassnahmen in verschiedenen Gemeinden		ab 2021 fortlaufend											
Zur Verfügung gestellte Daten und Dokumente													
Dokumente	-												

8. Übergeordnete und nationale Massnahmen

ÜM4.1 N4 Neue Axenstrasse

N4 Neue Axenstrasse		ÜM4.1
Umsetzungshorizont 2022 – 2029, gemäss nationalen Planungen	Referenznummer SIN OB 10.1 ARE-Code AP 3G -	Massnahmenart Nationales Verkehrsvorhaben
Beschreibung		
Übersichtsplan N4 Neue Axenstrasse (Quelle: http://www.axen.ch/fileadmin/dateien/dokumente/uebersichtsplan.pdf , Zugriff: 9. März 2021)		
Ausgangslage Die bestehende Axenstrasse genügt, insbesondere zwischen Ingenbohl und Sisikon, den heutigen Sicherheits- und Ausbaustandards nicht. Felsstürze und Murgänge führten und führen immer wieder zu Sperrungen der Strasse. Des Weiteren ist das Dorf Sisikon mit bis zu 14'000 Fahrzeugen pro Tag verkehrlich stark belastet und der Verkehrsfluss ist durch die Ortsdurchfahrt behindert. Der Bundesrat stellte dies bereits vor Jahrzehnten fest, weshalb die betroffenen Kantone Uri und Schwyz beauftragt wurden, ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Der Bundesrat genehmigte im Jahr 2009 das Generelle Projekt N4 Ingenbohl – Gumpisch.		
Inhalte Das Projekt umfasst den Bau der neuen Axenstrasse (2-spurig) auf einer Länge von 8.9 km sowie den Bau des Morschacher- (2.9 km) und Sisikoner-Tunnel (4.4 km). Weiter wird die alte Axenstrasse auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs ausgerichtet und angepasst und die Anschlüsse nach Riemenstalden und Morschach werden modernisiert. Zudem wird die Ortsdurchfahrt Sisikon umgestaltet. Mit diesen Massnahmen wird der Schutz vor Naturgefahren erheblich verbessert. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und die Verfügbarkeit der Verkehrsverbindung sichergestellt. Die neue Axenstrasse fungiert zusätzlich als Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2) womit die geforderte Netzredundanz gewährleistet wird. Zusätzlich zur Aufwertung der Gemeinde Sisikon wird mit dem Morschacher Tunnel eine nachhaltige Entlastung des Dorfkerns von Brunnen ermöglicht. Durch die baulichen Anpassungen an der alten Axenstrasse und die Optimierungen für den Langsamverkehr gewinnt die gesamte Region an touristischer Attraktivität.		
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration		
Die Massnahme befindet sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters, steht jedoch insbesondere mit dem geplanten neuen Anschluss N4 Flüelen im Zusammenhang. Auch wenn kein Kapazitätsausbau geplant ist, wird der Verkehrsfluss erst mit dem Anschluss N4 durchgehend gewährleistet. Das Vorhaben ist weiter auf SIS-Objekte abzustimmen, beispielsweise die «Neue Linienführung Axentunnel» oder die «Neue Linienführung Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie».		

ÜM4.2 Zweite Baustappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel



Übersichtsplan «Uri Berg lang» (Quelle: <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/1399.pdf>, Zugriff: 9. März 2021)

Ausgangslage

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

Inhalte

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

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

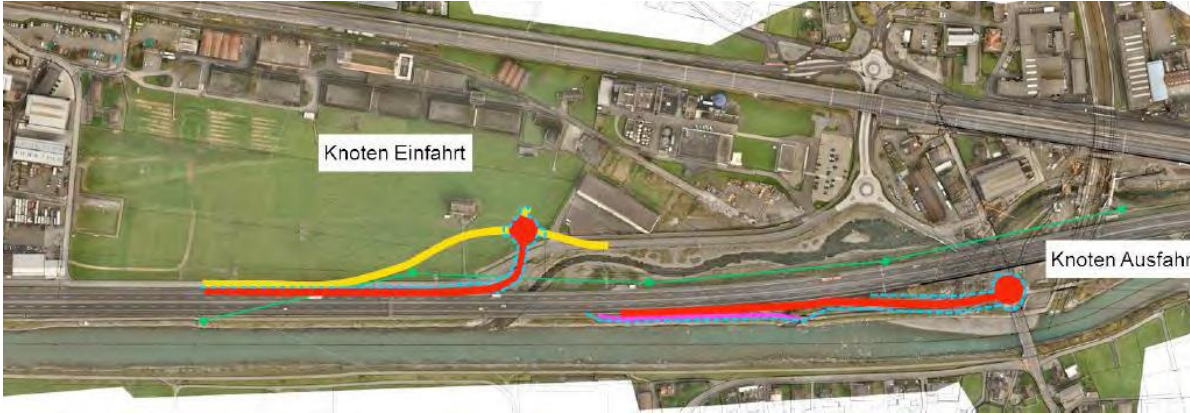
Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die Stammlinie, insbesondere Flüelen wird mit der «Umfahrung Flüelen» entlastet und die Stammlinie aufgehoben. Dieser Teil kann unabhängig von den anderen Elementen erstellt werden, der Kanton setzt sich für eine Realisierung bis 2030 ein. Der Bahnhof Altdorf, welcher momentan ausgebaut wird damit Fernverkehrszüge halten können, profitiert vom Kreuzungsfreien Anschluss an die Neubaustrecke. Sollte langfristig und in weiteren Schritten auch der Tunnelabschnitt «Uri Berg lang» realisiert werden, könnte dies auf die Erreichbarkeit des Kantons Uri und den Kantonsbahnhof starke Auswirkungen haben, da Fernverkehrszüge den Kanton umfahren könnten.

ÜM 4.3 Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)


Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)		ÜM4.3
Umsetzungshorizont Langfristig	Referenznummer SIN OB 10.2 ARE-Code AP 3G -	Massnahmenart Nationale Planung Verkehr
Beschreibung		
		
<p>Luftbild des Flüeler Kreisels vor der Umgestaltung (Quelle: www.geo.admin.ch)</p>		
<p>Ausgangslage</p> <p>Die veränderte Anschlussituation durch den geplanten Halbanchluss N2 Altdorf-Süd hat verkehrliche Auswirkungen auf den Knoten N4 Flüelen. Auch in Hinblick auf die Neue Axenstrasse ist der bestehende Kreisel durch eine niveaufreie Lösung zu ersetzen.</p>		
<p>Inhalte</p> <p>Beim ASTRA ist derzeit auch ein Projekt für die niveaufreie Anbindung der A4 an die Nationalstrasse A2 in Flüelen in Untersuchung. Teil des Projektes sind die Aufhebung des Kreisels in Flüelen (der voraussichtlich an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird) und die Verlegung der Kantonsstrasse K2 ans Bahngleis. Der Kanton Uri hat zusammen mit dem ASTRA eine Vorstudie erarbeitet. Darin werden die Abhängigkeit aller Massnahmen im Gebiet des Kreisels Flüelen aufgezeigt, die Machbarkeit der Varianten abgeschätzt und die Varianten für die weiteren Bearbeitungsschritte festgelegt. In der aktuellen Bearbeitung des Projekts Kreisel Flüelerstrasse liegt die Führung beim Kanton Uri, welcher das grösste Interesse an einer raschen Verbesserung der Situation hat. Eine genaue Zeitplanung für das Projekt existiert derzeit nicht. Aufgrund des Zusammenhangs des Projekts Kreisel mit dem Bau der NEAT-Zufahrtsstrecke und den dadurch notwendigen Eingriffen an National- und Kantonsstrasse und den damit verbundenen terminlichen Unsicherheiten, wird die aktuelle Situation mit dem Flüeler Kreisel allerdings noch für längere Zeit bestehen bleiben.</p>		
<p>Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration</p>		
<p>Durch die Massnahme wird durch die verschiedenen Ausbauschritte zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich des Flüeler Kreisels führen. Durch eine Verlegung der Kantonsstrasse in einem ersten Schritt wird die Nationalstrasse vom Verkehr zwischen Flüelen und Altdorf entlastet. Weiter sollen die beiden Flüeler Ortsteile unabhängig von der Nationalstrasse miteinander verbunden werden. Das Projekt steht zudem in Abhängigkeit zur neuen</p>		

Axenstrasse. Der Endzustand des Anschlusses N4 Flüelen wird mit der Fertigstellung der neuen Axenstrasse erreicht. Weiter steht das Vorhaben in Abhängigkeit mit Teilmassnahme S4.5.5, dem ESP Wohnen und Tourismus Flüelen. Die Bebauung im ESP Perimeter ist mit der Verbindungsstrasse zwischen den beiden Ortsteilen abzustimmen. Die Erschliessungskorridore für die Anpassung der Erschliessungssituation ist zu gegebenem Zeitpunkt zu sichern.

ÜM 4.4 Halbanschluss A2

Halbanschluss A2		ÜM4.4
Umsetzungshorizont 2022 (kleinere Verzögerungen)	Referenznummer - ARE-Code AP 3G 1201.3.083	Massnahmenart Nationales Verkehrsvorhaben
Beschreibung		
 <p>Übersichtsplan Halbanschluss A2 (Quelle: Vorprojekt ASTRA)</p>		
<p>Ausgangslage</p> <p>Um weitgehende flankierende Massnahmen auf der Gotthardachse vornehmen zu können, ist eine Ersatzlösung für die schweizerische Hauptstrasse H2/H17 erforderlich. Dies ist für den Kanton Uri ohne Verlust der Netzqualität nur möglich, wenn die West-Ost-Verbindung im Raum Wyssshus/Altdorf mit einem neuen Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) an die A2 angeschlossen wird.</p> <p>Inhalte</p> <p>Im Bereich Wyssshus/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. Das Ausführungsprojekt liegt vor, der Bau verzögert sich jedoch aufgrund der Abhängigkeit mit der WOV sowie einer beim UVEK pendenden Einsprache.</p>		
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration		
<p>Im AP 3G war der Bau der West-Ost-Verbindung inklusive neuer Halbanschluss eine Schlüsselmassnahme, welche wesentliche Veränderungen im Verkehrssystem in Bezug auf den Strassenverkehr im unteren Reusstals zur Folge hat. Ziel der Massnahme ist es unter anderem, die Ortskerne vom Durchfahrtsverkehr zu entlasten. Zudem wird die langfristige Erreichbarkeit der Agglomeration im nationalen Kontext sichergestellt und das regionale Gesamtverkehrssystem auf die übergeordneten Entwicklungen angepasst.</p>		

ÜM4.5 Kantonsbahnhof

Kantonsbahnhof		ÜM4.5
Umsetzungshorizont Fertigstellung 2021	Referenznummer SIS OB 10.2 ARE-Code AP 3G 1201.3.050	Massnahmenart Nationales Verkehrsvorhaben
Beschreibung		
		
Übersichtsplan Kantonsbahnhof (Quelle: Altdorf Kantonsbahnhof, SBB (2015))		
Ausgangslage Der Bahnhof Altdorf soll gemäss kantonalem Richtplan zum Kantonsbahnhof ausgebaut werden. In einer Vereinbarung zwischen dem BAV, der SBB und dem Kanton im Dezember 2012 ist die Projektierung und Umsetzung festgehalten. Die Finanzierung erfolgt über die Leistungsvereinbarung (LV) zwischen Bund und SBB. 2019 wurde die Baubewilligung durch das BAV erteilt.		
Inhalte Das Projekt umfasst eine Verlängerung der Perrons von 220 auf 420 Meter, eine Anpassung der Zugänge zu den Bahnanlagen, die Verlängerung der Personenunterführung sowie den Ausbau der vom Kanton Uri geplanten und finanzierten Busbahnhöfe Ost und West. Der Ausbau des Bahnhofs Altdorf erfolgt durch die SBB bis Ende 2021. Mit dem Ausbau der Infrastrukturanlagen erhält Altdorf neu InterRegio- sowie InterCity-Halte und damit Anschlüsse ans nationale und internationale Fernverkehrsnetz.		
Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration		
Die Realisierung des neuen Kantonsbahnhofs in Altdorf war ein inhaltlicher Schwerpunkt des AP 3G. Die Massnahme hat wesentliche Veränderungen und Verbesserungen im Verkehrssystem in Bezug auf den ÖV im unteren Reusstal zur Folge. Eine weitere Folge ist die Ausrichtung des Busnetzes auf diesen Bahnhof als neuer Dreh- und Angelpunkt. Der ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf ist auf den Ausbau des Bahnhofs abgestimmt, die Zentrumsfunktion wird		

dadurch gestärkt und das Gebiet soll sich zu einem dichten, gemischt genutzten Gebiet mit hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität entwickeln.

9. C-Massnahmen Verkehr

Massnahmen im C-Horizont (Umsetzung 2032-2036) brauchen gemäss RPAV kein Massnahmenblatt. Die folgenden Massnahmen sind noch nicht genügend weit fortgeschritten, dass eine Aufnahme im A- oder B-Horizont möglich ist. Im Rahmen der fünften Generation können Massnahmen im A- oder B-Horizont auch dann aufgenommen, wenn sie im AP 4G nicht als C-Massnahme aufgeführt sind. Die folgenden Massnahmen sind aktuell im C-Horizont vorgesehen:

- Neue Rad- und Gehweg-Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)
- Aufwertung Bahnhofstrasse, Altdorf
- Umgestaltung Gotthardstrasse, Erstfeld-Oberdorf
- Neue Fussverkehrsverbindung Aldi – Schiesshüttenweg, Altdorf
- Verbreiterung Trottoir Gotthardstrasse, Erstfeld (Abschnitt Bahnhof bis Passerelle)
- Umgestaltung Dorfstrasse, Seedorf
- Umgestaltung Strassenraum Militärstrasse, Altdorf (Abschnitt Dätwyler)
- Neuer Fussverkehrsverbindung Studenstrasse – GIPO, Seedorf