

# Massnahmenband AP URT 5G

Entwurf für die öffentliche Mitwirkung

Stand am 13.02.2025

## Kurzerläuterung zum Inhalt:

- Die Massnahmen wurden in einem partizipativen Prozess (bilaterale Gespräche, Dialogplattformen, Vernehmlassung bei Fach- und Begleitgruppe) gemeinsam mit den kantonalen Ämtern und den Gemeinden aufgearbeitet und beschrieben. Fehlende Angaben werden im Laufe der öffentlichen Mitwirkung vervollständigt.
- Die Massnahmenblätter sind nach Vorgaben aus der Richtlinie des Bundes zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) aufgebaut. Die Richtlinie kann unter folgendem Link eingesehen werden: [https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/pav-richtlinien5g.pdf.download.pdf/Richtlinien%20Programm%20Agglomerationsverkehr\\_5G.pdf](https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/pav-richtlinien5g.pdf.download.pdf/Richtlinien%20Programm%20Agglomerationsverkehr_5G.pdf)
- Zur Mitfinanzierung durch den Bund werden die Massnahmen im Verkehr (A- und B-Horizont) beantragt. Eigenleistungen sowie Massnahmen im Bereich Landschaft und Siedlung sowie Zusammenarbeit werden vom Bund nicht mitfinanziert, tragen aber zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund bei, und beeinflussen damit die Festlegung des Bundesanteils an den Verkehrsmassnahmen.
- Bei Massnahmen im A-Horizont muss im Zeitraum zwischen 2028 und 2032 mit der Ausführung begonnen werden. Massnahmen im B-Horizont werden in der Regel im nächsten Agglomerationsprogramm als Massnahmen im A-Horizont aufgenommen, wobei der Start der Ausführung zwischen 2032 und 2036 erfolgen muss. Mit der Umsetzung von Eigenleistungen wird in der Regel bis ca. 2028 begonnen (teilweise als «Sofortmassnahmen» bezeichnet).

# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Massnahmen Landschaft</b> .....	<b>4</b>
1.1 L5.1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen .....	4
1.2 L5.2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern .....	7
1.3 L5.3: Ausarbeitung Schutzmassnahmen .....	9
1.4 L5.4: Siedlungsrandgestaltung Unteres Reusstal .....	11
<b>2 Massnahmen Siedlung</b> .....	<b>13</b>
2.1 S5.1: Verdichtungspotenzial erkennen .....	13
2.2 S5.2: Schlüsselareale entwickeln .....	15
2.3 S5.3: Ortszentren stärken (mit Teilmassnahmen) .....	25
2.4 S5.4: Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (mit Teilmassnahmen) .....	33
2.5 S5.5: Siedlungsökologie (mit Teilmassnahmen).....	52
2.6 S5.6: Grün- und Freiräume schaffen (mit Teilmassnahmen).....	56
<b>3 Massnahmen Verkehr (Übersicht und Pakete mit pauschalen Beiträgen)</b> .....	<b>64</b>
3.1 Massnahmenübersicht.....	65
3.1.1 Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont .....	65
3.1.2 Pauschalmassnahmen Aufwertung / Sicherheit Strassenraum A-Horizont.....	65
3.1.3 Pauschalmassnahmen Aufwertung / Sicherheit Strassenraum B-Horizont .....	65
3.1.4 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen A- Horizont .....	66
3.1.5 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen B- Horizont .....	66
3.1.6 Einzelmassnahmen Verkehr .....	66
3.1.7 Eigenleistungen Verkehr .....	66
3.2 Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr .....	67
3.2.1 A-Horizont.....	67
3.2.2 B-Horizont.....	68
3.3 Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum .....	75
3.3.1 A-Horizont.....	75
3.3.2 B-Horizont.....	78
3.4 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen Bus .....	82
3.4.1 A-Horizont.....	82
3.4.2 B-Horizont.....	87
<b>4 Verkehr Einzelmassnahmen</b> .....	<b>90</b>
4.1 Kapazität Strasse.....	90
4.1.1 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B (Begegnungszone).....	90
4.1.2 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen .....	94
4.1.3 Erstfeld: ESP Erstfeld / Gygen.....	99
4.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt .....	104

4.2.1	Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt.....	104
4.2.2	Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse .....	107
4.3	Verkehrsdrehscheiben .....	110
4.3.1	Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe .....	110
4.3.2	Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckplatz.....	113
4.4	Bus-/ÖV-Infrastruktur .....	116
4.4.1	Schattdorf: Bushaltestelle Ried .....	116
4.5	Eigenleistungen (ohne Bundesbeiträge) .....	116
4.5.1	Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A .....	117
4.5.2	Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried.....	120
4.5.3	Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse .....	122
4.5.4	Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse / Umgestaltung Aufwertung Kantonsstrasse .....	124
4.5.5	Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze.....	126
4.5.6	Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte .....	128
<b>5</b>	<b>Zusammenarbeit .....</b>	<b>130</b>
5.1	Z1: Koordination AP-Themen im Gemeindeverband.....	131
5.2	Z2: Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete .....	132
5.3	Z3: Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung .....	134
<b>6</b>	<b>Übergeordnete und nationale Massnahmen.....</b>	<b>135</b>
6.1	ÜM1: Halbanschluss Altdorf Süd A2 .....	135
6.2	ÜM2: Umwidmung Hauptstrasse H2 .....	136
6.3	ÜM3: N4 Neue Axenstrasse .....	138
6.4	ÜM4: Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel .....	139
6.5	ÜM5: Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel).....	141

# 1 Massnahmen Landschaft

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

## 1.1 L5.1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen

Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen			L5.1
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
<b>Federführung</b>	Kanton Uri (ARE)		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri (AfU), Korporation Uri, Dritte		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Das Urner Reusstal verfügt einerseits über eine Vielzahl von Natur- und Landschaftsschutzgebieten und eine hohe Artenvielfalt, speziell in höheren Lagen. Gleichzeitig sind die Vernetzungsmöglichkeiten für Wild- und Kleintiere in der Reussebene heute stark eingeschränkt. Insbesondere die grösstenteils verbaute Reuss sowie die grossen Verkehrsträger der Autobahn und der Eisenbahnlinie zerschneiden das Reusstal von Norden nach Süden praktisch durchgehend und erschweren die Vernetzung über den Talboden. Die eingeschränkten Vernetzungsmöglichkeiten unterbinden den Austausch der Populationen verschiedener Tierarten, was längerfristig zu einer genetischen Verarmung und dadurch zu einer Bedrohung der Vorkommen bestimmter Tierarten führt. Um die Bewegungen der Arten und den damit verbundenen genetischen Austausch auch weiterhin gewährleisten zu können, braucht es unter anderem gezielte und in Lebensräumen als ökologische Trittsteine verortete Artenförderung und Schutzprogramme.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
<p>Für die Artenförderung im Unteren Reusstal hat der Kanton gemäss Kantonaler Richtplanung Artenförderungsprogramme zu entwickeln, was bereits in Angriff genommen wurde. Der Kanton hat diverse Teilräume erkannt, wo Massnahmen zur Artenförderung in den kommenden Jahren entwickelt oder weitergeführt werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reussdelta, Seedorf/Flüelen</li> <li>• Bodenwald, Attinghausen/Seedorf</li> <li>• Schächenwald, Bürglen/Schattdorf</li> <li>• Wilerschachen, Erstfeld</li> <li>• Hofstetten, Erstfeld</li> <li>• Scheidnössli, Erstfeld</li> <li>• Spälten, Attinghausen</li> <li>• Moosbad, Altdorf</li> <li>• Renaturierte Bachläufe</li> </ul> <p>Zusätzlich sind folgende Artenschutz-Förderprogramme im Aufbau oder bereits in Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelbbauchunke</li> </ul>			

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschiedene Libellenarten</li> <li>• Feldspitzmaus</li> <li>• Zauneidechse</li> <li>• Hermelin</li> </ul>		
<b>Gebiet</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>Priorität 5G</b>
Reussdelta, Seedorf/Flüelen	Laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Bodenwald, Attinghausen/Seedorf	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Schächenwald, Bürglen/Schattendorf	Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	A
Wilerschachen, Erstfeld	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Hofstetten, Erstfeld	Reglement erlassen	A
Scheidnössli, Erstfeld	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Spalten, Attinghausen	Reglement erlassen	A
Moosbad, Altdorf	Reglement erlassen	B
Renaturierte Bachläufe	laufende Unterhalts- und Aufwertungsmassnahmen	Eigenleistung
Gelbbauchunke	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Verschiedene Libellenarten	Förderprogramm umsetzen	Eigenleistung
Feldspitzmaus	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Zauneidechse	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
Hermelin	Förderprogramm in Umsetzung	Eigenleistung
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>		
<p>In der 4. Generation zielte die Artenförderung spezifisch auf das Reussdelta ab. In der Erarbeitung der Naturschutzkonzeption (als umgesetzte Massnahme der 4. Generation) sind jedoch weitere Zielarten erkannt worden, die in Teilräumen nach festgelegten Prioritäten gefördert werden sollen.</p>		
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
<p>Die Massnahme trägt dazu bei, dass sich im Talboden des Urner Reusstals ein stärkeres ökologisches Netzwerk an biodiversen Flächen und Strukturen etabliert. Dank der Summe an wertvollen Teilräumen mit Artenförderung, verkürzen sich für die Fauna die Abstände zwischen diesen Trittsteinen und die Lebensraumvielfalt erhöht sich. Die am Siedlungsrand gelegenen Teilräume der Artenförderung nehmen weitere Funktionen durch die Einbettung der Siedlung in die Landschaft und in der Naherholung ein.</p>		
<b>Teilstrategie</b>		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– L1 Vernetzung im Talboden:</li> <li>– Talquerungen aufwerten</li> <li>– Gewässeraufwertungen</li> </ul>		
<b>Handlungsbedarf</b>		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– L: Vernetzung fördern</li> </ul>		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>		
Nicht relevant		
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
Nicht relevant:		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>		
Nicht relevant:		
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
– WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP</b>
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung

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

## 1.2 L5.2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern

Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern			L5.2
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)e	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
<b>Federführung</b>	Kanton Uri (ARE)		
<b>Beteiligte</b>	Bund, Kanton Uri (ALA), Korporation Uri, betroffene Grundeigentümer		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
Abbildung: Sanierung historische Natursteinmauer Bürglen			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Natursteinmauern (Trocken- oder Mörtelmauern) bilden seit Jahrhunderten ein immaterielles Kulturerbe und typisches Element im Ortsbild verschiedener Urner Dörfer und der umliegenden Landschaft (siehe auch ISOS). Das bemerkte bereits Johann Wolfgang von Goethe 1775 auf seiner ersten Reise durch die Schweiz, als er in seinem Reisetagebuch vermerkte: „Man konnte Altdorf mit Schwyz vergleichen, nur waren hier die Güter und Gütchen alle von hohen Mauern umgeben.“ Oft säumen die Natursteinmauern enge Gassen oder grenzen Grundstücke und Anwesen vom öffentlichen Raum ab. Die Natursteinmauern sind aber nicht nur als Kulturelemente von besonderer Bedeutung. Sie sind auch Lebensraum für spezialisierte Tier- und Pflanzenarten und tragen damit entscheidend zur Biodiversität in (und auch ausserhalb von) Siedlungsgebieten bei.</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.</p>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und diese traditionellen Landschaftselemente zu erhalten, sollen Natursteinmauern gezielt erhalten und gefördert werden. Private und Gemeinden werden deshalb bei Sanierungsarbeiten an landschaftsprägenden Trockenmauern auch in der nächsten Programmperiode in den Bereichen Natur und Landschaft durch den Bund und den Kanton finanziell unterstützt. Für den Erhalt und die Förderung von Natursteinmauern sind in Altdorf, Silenen und Bürglen in vier Etappen bereits 1180 Kubikmeter Naturstein-, Trocken- und Mörtelmauern instand gestellt worden. Solche Massnahmen und deren Umsetzung sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms auf weitere Gemeinden des Agglomerationsperimeters ausgedehnt werden.</p>			

<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>		
Die Massnahme war bereits als Siedlungsmassnahme im AP 3G enthalten (S3.7). Deren Umsetzung wurde als Daueraufgabe bezeichnet. Entsprechend wurde die Massnahme im AP 4G wieder aufgenommen und zahlreiche Projekte ausgeführt sowie Bestandserhebungen durchgeführt. Der Handlungsbedarf ist immer noch vorhanden.		
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Die Massnahme trägt dazu bei, dass sich im Talboden des Urner Reusstals ein stärkeres ökologisches Netzwerk an biodiversen Flächen und Strukturen etabliert. Sie prägen das Landschaftsbild und bieten dank der Nischen und Ritzen im Siedlungsgebiet wie auch in den Landschaftskammern Lebensraum für Tiere und Pflanzen, wie Flechten, Wildbienen, Schmetterlinge oder Reptilien. Da eine Trockenmauer ein einzigartiger Lebensraum ist, der Nahrung, Wärme und Unterschlupf zugleich bietet, ist seine ökologische Bedeutung enorm hoch.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– L1 Vernetzung im Talboden:</li> <li>– Talquerungen schaffen</li> <li>– Intensiv genutzte Landschaftskammern sowie naturnahe Kulturlandschaft flächen-mässig sichern und Strukturverbesserung fördern</li> <li>– L3 Biodiversität im Siedlungsraum</li> <li>– Siedlungsränder und Grüngürtel aktiv gestalten</li> <li>– S2 Siedlungen ökologisch gestalten</li> </ul>		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– L: Vernetzung fördern</li> <li>– L: Struktureichere Landschaftskammern</li> <li>– S: Aufenthaltsqualität und Freiräume</li> <li>– S: Siedlungsökologie und Siedlungsklima</li> </ul>		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>		
Nicht relevant		
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
Nicht relevant:		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>		
Nicht relevant:		
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
– WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	-	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Nicht relevant	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Erfolgt in Erstfeld abgestimmt mit der Massnahme Biodiversitätskonzept (Siedlung)	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Quantitative Angaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1`180 Kubikmeter bereits ausgeführt</li> <li>– 612`000 Franken Gesamtkosten</li> </ul>	
<b>Dokumente</b>	– keine	

### 1.3 L5.3: Ausarbeitung Schutzmassnahmen

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

Die Massnahme stammt als Daueraufgabe aus der 4. Generation. Für folgende Objekte konnten schon Schutzreglemente/-verträge erlassen werden, respektive sind sie weit fortgeschritten oder bereits in der öffentlichen Auflage:

- Landschaftsschutzgebiet Waldnacht, Scheidnössli, Maderanertal
- Naturschutzgebiet Reussdelta, Widen, Gitschenen, Renaturierte Bachläufe, Bodenwald/Weidbach, Wilterschachen
- Trockenmauersystem Bürglen

Die Massnahme bleibt als Daueraufgabe erhalten, da bislang erst für die aufgeführten Schutzgebiete Reglemente erlassen wurden und mehrere Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete und alpine Ruhegebiete (siehe Kapitel Inhalt) noch nicht berücksichtigt wurden.

Zusätzlich geht die Massnahme den Handlungsbedarf nach gezielter und naturverträglicher Besucherlenkung von Naherholenden in Schutzgebieten konsequenter an.

## Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

### Zukunftsbild und Ziele

Gemäss Zukunftsbild befinden sich grosse Flächen der Naturlandschaft unter lokalem bis nationalem Schutz. Die Natur- und Landschaftsschutzgebiete, welche von der Landwirtschaft oder dem Tourismus negativ beeinflusst werden, sind konsequent zu schützen.

### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- L2 Schutz der Naturwerte
- Natur- und Landschaftsschutzgebiete vollumfänglich erhalten/schützen

### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- L: Natur- und Landschaftsschutz sicherstellen
- L: Naturverträgliche Naherholungsschwerpunkte

### Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV](#) (S. 43ff)]

#### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

Nicht relevant

#### WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

Nicht relevant:

#### WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

Nicht relevant:

#### WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

- WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:

### Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmungsanweisung 6.1-1 Biotop- und Artenschutz</li> <li>– Abstimmungsanweisung 6.1-2 Landschaftsschutzgebiete und alpine Ruhegebiete</li> </ul>	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	-	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Nicht relevant	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Nicht relevant	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
<b>Quantitative Angaben</b>	-	
<b>Dokumente</b>	- keine	

## 1.4 L5.4: Siedlungsrandgestaltung Unteres Reusstal

Strategie Siedlungsrandgestaltung Unteres Reusstal			L5.4
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Neue Massnahme	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Landschaft Eigenleistung Wählen Sie ein Element aus.
<b>Federführung</b>	Kanton Uri (ARE)		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden, AFJ, ALA		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
Abbildung: Harte Siedlungsrand-Kante Nord in Erstfeld			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Die Siedlungsränder haben als Lebensraum, vernetzendes Element, Ortsbild-Auftakt und Erholungsraum an vielen Orten der Agglomeration noch Optimierungsbedarf. Die Siedlungsränder sind mit der Siedlungsbegrenzungslinie gem. kantonalem Richtplan festgelegt. Die bewusste Gestaltung des Übergangs vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet wird als Ziel im Richtplan genannt. Gemäss kantonaler Arbeitshilfe Siedlungsleitbild sind Bauten und Anlagen im Einflussbereich der Siedlungsränder besonders sorgfältig in das Orts- und Landschaftsbild einzuordnen. In der Agglomeration sind fünf Entwicklungsschwerpunkte festgelegt, welche sich am Siedlungsrand befinden. Damit zwischen Bauvorhaben und der wichtigen übergeordneten Vernetzung im Talboden Synergien geschlossen werden können, ist eine Strategie Siedlungsrandgestaltung für den Agglomerationsraum Unteres Reusstal zu entwickeln.</p>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Der Kanton soll in der Strategie Siedlungsrandgestaltung für die Gemeinden des Unteren Reusstals Grundsätze aufzeigen, wie die Siedlungsränder als vielfältige Übergangsbereiche vom Siedlungsraum in die Landschaftskammern und im Grüngürtel als Übergang in die Hangflanken ökologisch wertvoll, landschaftlich eingliedernd, abgestuft und auf ortstypische/traditionelle Urner Art und Weise gestaltet werden sollen. Für den übergeordneten Zusammenhang sind Siedlungsrandtypologien gemäss Siedlungscharakter im Zukunftsbild (Agglomerationskern, Subzentrum, ESP, etc.) zu entwickeln und Gebiete zu definieren, an denen auf eine sorgfältige Gestaltung des Übergangs zwischen Siedlung und Landschaft zu achten ist.</p> <p>Zusätzlich ist in der Strategie ein Vorschlag auszuarbeiten, wie die Siedlungsrandthematik in der kommunalen BZO der Gemeinden im Unteren Reusstal aufgenommen werden kann und somit eigentümergebunden umgesetzt werden muss. Sie dient der Gemeinde als Hilfestellung für die Beurteilung von Arealentwicklungen oder Bauvorhaben.</p>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
<p>Die Thematik wurde bereits in der dritten Generation als Massnahme, S.3.1 «Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder» aufgegriffen, jedoch noch nicht umgesetzt.</p>			

Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Gemäss Zukunftsbild sind die Siedlungsränder im Übergang von Natur- und Kulturlandschaft und die Grüngürtel als Bereiche zwischen Talebene und Hangflanken als strukturreiche Übergänge und verbindende Grünräume zu gestalten.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – L3 Biodiversität im Siedlungsraum – Siedlungsränder und Grüngürtel aktiv gestalten – L1 Vernetzung im Talboden – Talquerungen schaffen/aufwerten – Intensiv genutzte Landschaftskammern sowie naturnahe Kulturlandschaft flächenmässig sichern und Strukturverbesserung fördern – S2 Siedlung ökologisch gestalten		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – L: Strukturreichere Landschaftskammern – L: Vernetzung fördern – L: Siedlungsränder und Grüngürtel gestalten – S: Siedlungsökologie und Siedlungsklima		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b> Nicht relevant		
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b> Nicht relevant:		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b> Nicht relevant:		
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b> – WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen:		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP</b>
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein  <b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.2-3 Gestaltung von Siedlungsrändern	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	-	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Nicht relevant	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Einbezug bei der Siedlungsmassnahme Detailplanungen ESP	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	
Dokumente und Daten		
<b>Quantitative Angaben</b>	-	
<b>Dokumente</b>	- keine	

## 2 Massnahmen Siedlung

Massnahmen im Bereich Siedlung werden nicht zur Mitfinanzierung beantragt, können aber positiv zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund beitragen. Die Massnahmen S5.2 bis S5.6 sind als Daueraufgaben weiterzuverfolgen, wobei die einzelnen Teilmassnahmen einem konkreten Zeithorizont (A oder B) zugeordnet sind. Aufgrund des teilweise noch frühen Planungsstandes und bestehenden Abhängigkeiten zur kommunalen und kantonalen Raumplanung (u.a. Siedlungsleitbild, Revision Nutzungsplanung) ist die Angabe des Realisierungshorizonts als Zielgrösse zu verstehen.

### 2.1 S5.1: Verdichtungspotenzial erkennen

Verdichtungspotenzial erkennen			S5.1
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigenleistung (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Siedlung
<b>Federführung</b>	Amt für Raumentwicklung		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
IEB: Weiterführung raum+			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Mit der vierten Generation des Agglomerationsprogrammes Unteres Reusstal wurden die Gemeinden dazu angehalten, Siedlungsleitbilder zu erarbeiten und die bestehenden Leitbilder zu aktualisieren. Das Siedlungsleitbild ist ein zentrales Instrument für die räumliche Entwicklung der Gemeinde. Wichtiger Bestandteil dieser räumlichen Entwicklung ist die Innenverdichtung. Aufgrund des strategischen Charakters eines Siedlungsleitbildes kann dieses das Innenverdichtungspotential einer Gemeinde jedoch nur bedingt aufzeigen.</p> <p>Die Ermittlung der Verdichtungspotentiale einer Gemeinde wird darum als Folgemassnahme der Siedlungsmassnahme S4.1 «Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder» aus der vierten Generation des Agglomerationsprogramms formuliert. Zur Ermittlung der Geschossflächen- und Nutzungsreserven hat die ETH Zürich ein neues Werkzeug «Innenentwicklung im Bestand» (IEB) entwickelt. Mit diesem kann parzellenscharf aufgezeigt werden, in welchem Ausmass unbebaute, insbesondere aber auch bereits bebaute Parzellen in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen, verdichtet werden können.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme)</b>			
Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Anwendung des IEB-Tools der ETH Zürich. Es soll in den nächsten Jahren schrittweise eingeführt werden und als Grundlage für die kommunalen Siedlungsleitbilder dienen.			

Die Massnahme unterstützt die Gemeinden bei der Innenverdichtung im Bestand. Im Gegensatz zu den bestehenden Werkzeugen verspricht das IEB-Tool konkrete Verdichtungspotenziale parzellenscharf aufzuzeigen.		
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>		
Die vorliegende Massnahme knüpft an die Massnahme S4.1 «Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder» aus der vierten Generation des Agglomerationsprogramms an. Einige Gemeinden der Agglomeration überarbeiten derzeit ihre Siedlungsleitbilder oder bereiten diesen Prozess vor. Mit der Massnahme soll eine vertiefte und quantitative Betrachtung der Innenentwicklungspotenziale in den Gemeinden erfolgen.		
<b>ÖV-Gütekategorie</b>		
Die Massnahme kann nicht verortet werden, eine Zuweisung einer ÖV-Gütekategorie ist daher nicht möglich.		
<b>Nutzungsarten</b>		
Durch die Massnahmen können die Gemeinden das Verdichtungspotenzial in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen aufzeigen. Eine Intensivierung der Nutzung wird angestrebt.		
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>		
Durch die Massnahmen können die Gemeinden das Verdichtungspotential (Personenkapazität) im Bestand aufzeigen. Wird das Verdichtungspotential mobilisiert, wird dies zu einer Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten in der Gemeinde führen. Wie gross das Wachstum sein wird, hängt vom Verdichtungspotential der Gemeinde ab, und in welchem Ausmass dieses mobilisiert wird.		
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>		
Die Innenverdichtung im Bestand führt zu einer Erhöhung der Nutzerdichte und -intensität in einem Gebiet. Die entsprechenden Auswirkungen auf den Verkehr müssen geprüft werden, wenn die Gemeinde ihre Verdichtungsflächen mobilisieren will.		
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Die Massnahme bildet die Grundlage für ein kompaktes und dichtes Siedlungsgebiet.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Verdichtungspotenziale ausschöpfen		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b> – WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Massnahme trägt dazu bei, die Potenziale zur Verdichtung im Bestand aufzuzeigen. Dadurch kann die Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben werden.		
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b> – WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Die Massnahme trägt dazu bei, den Flächenverbrauch des Siedlungsgebiets zu reduzieren. Durch die Verdichtung des Bestands sind weniger Neueinzonungen notwendig und Landschaftsräume bleiben erhalten.		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b> <input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.1-2 kommunales Siedlungsleitbild – Abstimmungsanweisung 4.1-9 Mobilisierung von Siedlungsflächenpotenzialen – Abstimmungsanweisung 4.2-2 Siedlungsgestaltung und -erneuerung	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 4G: Massnahme S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Erarbeitungsstand kommunale Siedlungsleitbilder	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Massnahme sind keine Neueinzonungen erforderlich.	

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

## 2.2 S5.2: Schlüsselareale entwickeln

Schlüsselareale entwickeln			S5.2
<b>Priorität AP 5G</b>	<b>Priorität 4G ARE-Code</b>	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b>	<b>Massnahmenart</b>
<input type="checkbox"/> A	<input checked="" type="checkbox"/> As (1201.4.021)	<input checked="" type="checkbox"/> As (1201.3.064)	Siedlung
<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	
<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	
<input checked="" type="checkbox"/> Dauer-aufgabe	Wählen Sie ein Element aus.	Wählen Sie ein Element aus.	
<b>Federführung</b>	Gemeinden		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri (Aft, ARE)		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
Die Agglomeration verfügt über mehrere Schlüsselareale ausserhalb der Ortskerne, deren Entwicklungspotential noch nicht ausgeschöpft wurde. Die Areale zeichnen sich durch ihre Lage, Erschliessung und bisherige Nutzung als Gebiete mit besonders grossem Entwicklungspotential aus. Diese Potentiale gilt es verstärkt			

auszuschöpfen. Bei der Erarbeitung konkreter Projekte sind Sondernutzungsplanungen sowie qualitätssteigernde Verfahren anzuwenden, um eine qualitätvolle Weiterentwicklung der Areale zu gewährleisten.  
Die Massnahme ist eine Weiterentwicklung der QVZ-Gebiete der beiden letzten Generationen des Agglomerationsprogramms. Aus den damaligen QVZ-Gebieten wurden für die 5. Generation des Agglomerationsprogramms jene Gebiete mit besonders grossem Entwicklungspotential im A-Horizont ermittelt. Diese werden neu als Schlüsselareale bezeichnet.

<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>		
Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, in denen grossflächige räumliche Transformationen stattfinden sollen:		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gemeinde Altdorf / Bürglen: Gebiet Grund / Brickermatte</li> <li>2. Gemeinde Bürglen: Galgenwäldli / Gotthardstrasse</li> <li>3. Gemeinde Altdorf: Talstation Eggberge / Moosbad</li> <li>4. Gemeinde Altdorf: MSA-Areal</li> </ol>		
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>		
Die vorliegende Massnahme knüpft konzeptionell an die bestehenden Massnahmen und Teilstrategien der dritten und vierten Generation an. Im Vergleich zu den vorherigen Generationen werden mit dieser Massnahme Schlüsselareale der Agglomeration definiert, welche weiterentwickelt werden sollen. Die Umsetzung der Teilmassnahmen wird bezüglich Nutzung und Umsetzungshorizont so weit wie möglich präzisiert.		
<b>ÖV-Gütekategorie</b>		
	2025	2040
Grund / Brickermatte	B und C	B und C
Galgenwäldli / Gotthardstrasse:	B und C	B und C
Talstation Eggberge / Moosbad	C	C
MSA-Areal	C und D	C und D
<b>Nutzungsarten</b>		
Mit den geplanten Transformationen der Gebiete verändern sich die Nutzungen der Areale. Folgende Nutzungen sind geplant oder zu prüfen.		
– <u>Grund / Brickermatte</u> : öffentliche Nutzung, Neuansiedlung Altersheim (Umsetzung Projekt «Brickermatte 2030+»)		
– <u>Galgenwäldli / Gotthardstrasse</u> : Mischnutzung (Umnutzung ehemaliges Werkhofareal)		
– <u>Talstation Eggberge / Moosbad</u> : Freizeit und Tourismus		
– <u>MSA-Areal</u> : diverse Zwischennutzungen		
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>		
Mit den geplanten Umsetzungsmassnahmen wird die Nutzerdichte in den vier Gebieten zum Teil beträchtlich erhöht. Die Zahl der zusätzlichen Bewohner, Beschäftigten und weiteren Nutzenden lässt sich in den Gebieten Galgenwäldli / Gotthardstrasse und Flüelerstrasse erst im Rahmen der zu entwickelnde Projekte abschätzen. Auf Grund der bestehenden und geplanten Nutzungen im Gebiet Flüelerstrasse dürfte die Anzahl Einwohner und Beschäftigten nur minim ansteigen.		
	2025	2040
Grund / Brickermatte	384	909
Galgenwäldli / Gotthardstrasse:	140	-
Flüelerstrasse	122	-
MSA-Areal	7	-
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>		
Siehe Teilmassnahmen		
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Die Massnahme trägt dazu bei, Entwicklungspotentiale bestimmter Areale auszuschöpfen und eine Transformation dieser Areale anzustossen. Dies trägt zur Verdichtung und Erhöhung der Siedlungsqualität bei.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
– S1: Siedlungsgebiet qualitativ verdichten		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
– Verdichtungspotentiale ausschöpfen		
– Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		

**WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern**

- WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Im Rahmen der Transformation grosser Areale werden auch Fragen der Mobilität beantwortet. So können Erschliessungen neu gelöst oder Mobilitätsmanagements für grösserer Überbauungen erarbeitet werden.
- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Durch die Entwicklung der Schlüsselareale werden an Orten mit guter ÖV-Erschliessung neue Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen geschaffen.

**WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

- WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Durch die Massnahme werden Areale mit grossem Innenverdichtungspotential weiterentwickelt.
- WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Rahmen der Weiterentwicklung der Areale wird geprüft, wie die dortigen Grün- und Freiräume aufgewertet oder neue solche Räume geschaffen werden können.

**WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern**

- WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Durch die Innenverdichtung wird ein haushälterischer Umgang mit dem Boden gewährleistet und somit der Flächenverbrauch durch neue Siedlungsgebiete so gut wie möglich reduziert.

**Teilmassnahmen**

**Übersicht Teilmassnahmen**

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Grund / Brickermatte	S5.2.1	A	Gemeinden Altdorf /Bürglen	
Galgenwäldli / Gotthardstrasse	S5.2.2	Eigenleistung	Gemeinde Bürglen	
Talstation Eggberge / Moosbad	S5.2.3	A	Gemeinde Altdorf	
MSA-Areal	S5.2.4	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf	

Grund / Brickermatte	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
	Gemeinde Altdorf Gemeinde Bürglen		A

**S5.2.1**

**Kurzbeschreibung**

Für das Gebiet Grund / Brickermatte zwischen Bürglen und Altdorf ist eine Weiterentwicklung geplant. Auf der Brickermatte wird voraussichtlich bis 2032 ein neues Alters- und Pflegeheim (Brickermatte2030+) gebaut. Durch die WOV wird der Verkehr auf der Gotthardstrasse im Massnahmenperimeter voraussichtlich zunehmen. Die Mittelschule und die kantonale Verwaltung bestehen bereits als öffentliche Nutzungen im Perimeter. Durch den Bau des Altersheims erhöht sich die Nutzerdichte im Gebiet. Die zukünftige Entwicklung soll im Rahmen der Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsperspektive der Gemeinden Altdorf und Bürglen geklärt und anschliessend umgesetzt werden.

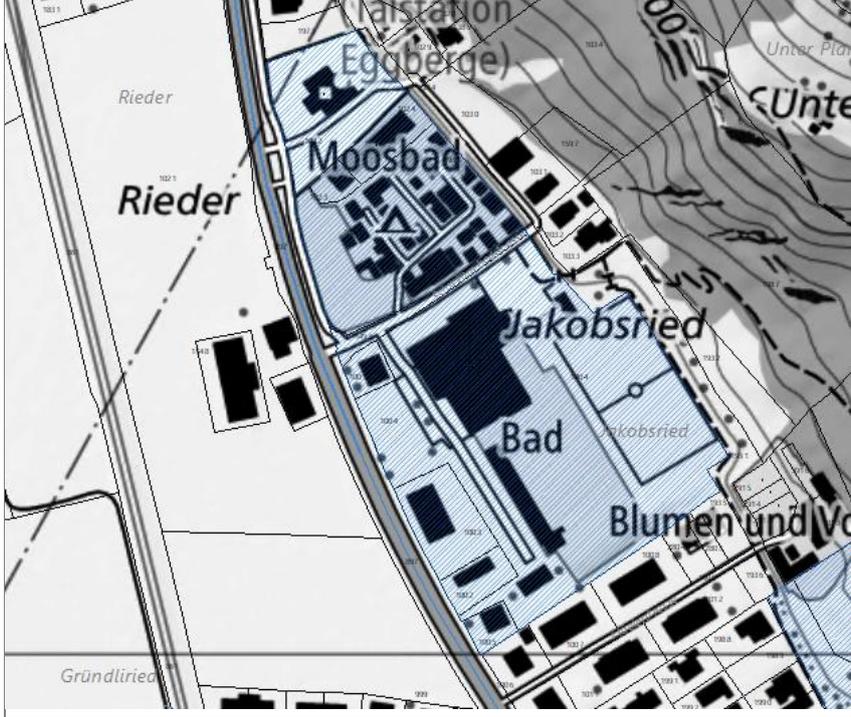


**Ziel und Wirkung**

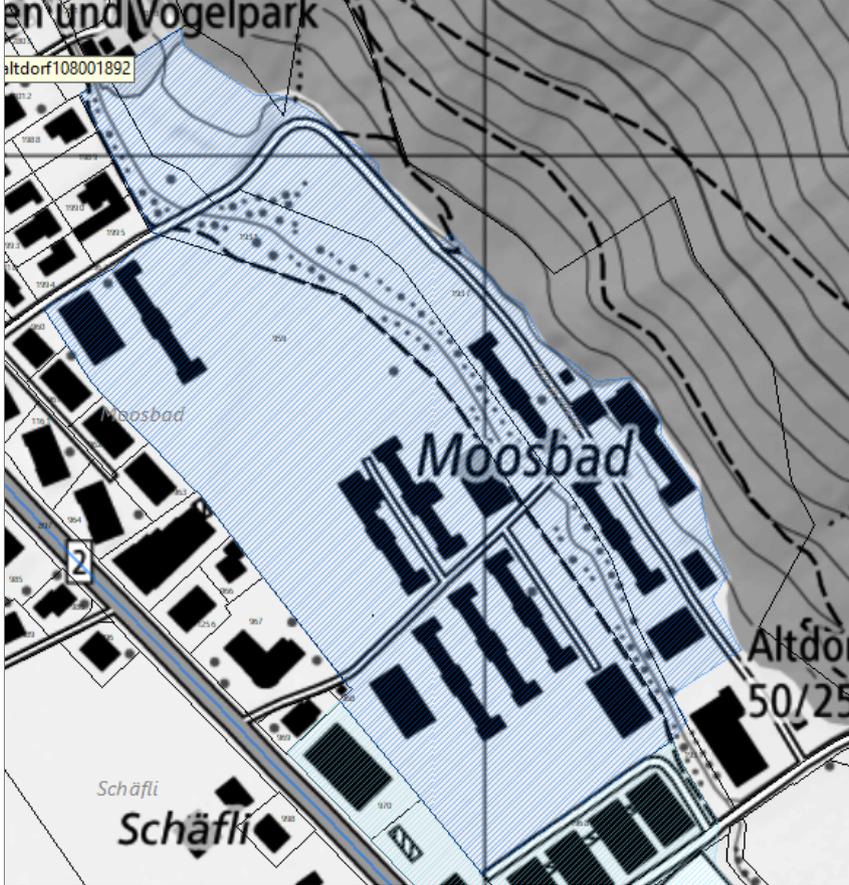
	<p>Durch die Massnahme wird im Gebiet Grund/Brickermatte die Innenverdichtung vorangetrieben und der Mix verschiedener öffentlicher Nutzungen gestärkt. Dies fördert den Zentrumscharakter des Gebiets.</p> <p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– AP 3G: GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen – Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)</li> <li>– Instandstellung Kreisel Kollegium (2020)</li> <li>– Machbarkeitsstudie Alters- und Pflegeheim (APH) Brickermatte (2024)</li> <li>– Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025)</li> <li>– Siedlungsleitbild Gemeinde Bürglen (2025)</li> </ul>													
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: left;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verankerung in Siedlungsleitbildern</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsperspektive Gebiet Grund/Brickermatte</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Abstimmung Planungskredit</td> <td>Frühling 2027</td> </tr> <tr> <td>Baubeginn</td> <td>Herbst 2028</td> </tr> <tr> <td>Inbetriebnahme APH Brickermatte</td> <td>2032</td> </tr> </tbody> </table>		Meilenstein	Zeitraum	Verankerung in Siedlungsleitbildern	2025	Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsperspektive Gebiet Grund/Brickermatte	2026	Abstimmung Planungskredit	Frühling 2027	Baubeginn	Herbst 2028	Inbetriebnahme APH Brickermatte	2032
Meilenstein	Zeitraum													
Verankerung in Siedlungsleitbildern	2025													
Erarbeitung gemeinsame Entwicklungsperspektive Gebiet Grund/Brickermatte	2026													
Abstimmung Planungskredit	Frühling 2027													
Baubeginn	Herbst 2028													
Inbetriebnahme APH Brickermatte	2032													
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p> <p>S5.3.1: Areal Rosenberg</p> <p>S5.2.2: Galgenwäldli / Gotthardstrasse: Koordination Nutzungen, Strassenraum und übergeordnete städtebauliche Leitlinien</p>													
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>														
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>												
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung												
	<p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b></p> <p>Abstimmungsanweisung 4.2-2: Siedlungsgestaltung und -erneuerung</p> <p>Abstimmungsanweisung 4.2-5 Sondernutzungsplanungen und Landumlegung</p> <p>Abstimmungsanweisung 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung (WOV) Altdorf-Süd</p> <p>Abstimmungsanweisung 5.3-2 Flankierende Massnahmen WOV</p>													
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– AP URT 3G: S3.2.3: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten, Verdichtungsgebiet Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen</li> <li>– AP URT 3G: S3.4.5: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung, Gebiet Gotthardstrasse, Bürglen / Altdorf</li> <li>– AP URT 3G: GV3.2: Anpassung Signalisation und Markierungen Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)</li> <li>– AP URT 4G: S4.4.3: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung, Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen (Z-Gebiet)</li> </ul> <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahmen Verkehr FlaMa WOV</li> </ul>													
<b>Flächenbeanspruchung</b>	<p>Für die Überbauung der Brickermatte wird Bauland beansprucht. Die Fläche befindet sich heute in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, eine Ein- oder Umzonung ist somit nicht notwendig.</p>													
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	<p>Die Massnahme sieht eine zusätzliche Intensivierung der Nutzung des Areals vor. Der induzierte Verkehr muss mit den Auswirkungen der WOV sowie den entsprechenden flankierenden Massnahmen koordiniert werden.</p>													
<b>Umweltverträglichkeit</b>	<p>Die Massnahme birgt voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.</p>													
<b>Dokumente und Daten</b>														
<b>Dokumente</b>	<p>Siedlungsleitbild Altdorf, Informationen Brickermatte 2030+ (<a href="https://brickermatte.ch">https://brickermatte.ch</a>)</p>													

<b>Galgenwäldli / Gotthardstrasse</b>	<b>Federführung</b> Gemeinde Bürglen	<b>Beteiligte</b> Kanton Uri (Aft)	<b>Priorität 5G</b> <i>Eigenleistung</i>				
<b>S5.2.2</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b> Für das Gebiet Galgenwäldli / Gotthardstrasse zwischen Bürglen und Altdorf besteht grosses Entwicklungspotential. Durch den Wegzug des Werkhofs des Kantons im Galgenwäldli kann ein grosses Areal umgenutzt und verdichtet werden. Durch die WOV wird der Verkehr auf der Gotthardstrasse im Massnahmenperimeter voraussichtlich zunehmen. Entlang der Gotthardstrasse besteht ein diverser Nutzungsmix, mit dem Einkaufszentrum Urntor als zentralem Ort. Die zahlreichen Nutzungen im Gebiet gilt es aufeinander abzustimmen. Eine Verdichtung des Gebiets, insbesondere im westlichen Teil der Gotthardstrasse, ist zu prüfen. Die zukünftige Entwicklung soll im Rahmen des Siedungsleitbildes der Gemeinde Bürglen geklärt und anschliessend umgesetzt werden.</p> 						
<p><b>Ziel und Wirkung</b> Durch die Weiterentwicklung des Gebiets soll die Innenverdichtung an einer guten Erschlossenen Lage vorangetrieben und der diverse Nutzungsmix im Gebiet gestärkt werden. Insbesondere soll das ehemalige Werkhofareal des Kantons transformiert werden. Dies fördert den Zentrumscharakter des Gebiets und die Siedlungsqualität.</p>							
<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AP 3G: GV3.2 Anpassung Signalisation und Markierungen – Altdorf/ Schattdorf/ Bürglen (FlaMa WOV 1. Etappe)</li> <li>- Siedungsleitbild Gemeinde Bürglen (2025)</li> </ul>							
<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1" data-bbox="363 1825 821 1892"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Verankerung in Siedlungsleitbild</td> <td>2025</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Verankerung in Siedlungsleitbild	2025
Meilenstein	Zeitraum						
Verankerung in Siedlungsleitbild	2025						
<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b> S5.2.1: Grund / Brickermatte. Koordination Nutzungen, Strassenraum, städtebauliche Leitlinien</p>							
<p><b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>							
Richtplanrelevanz		Kordinationsstand KRP (1.1.2025)					

<p><b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b></p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	<p><input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>                  Abstimmungsanweisung 4.2-2: Siedlungsgestaltung und -erneuerung                  Abstimmungsanweisung 4.2-5 Sondernutzungsplanungen und Landumlegung                  Abstimmungsanweisung 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung (WOV) Altdorf-Süd                  Abstimmungsanweisung 5.3-2 Flankierende Massnahmen WOV</p>
<p><b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- AP URT 3G: S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiet)</li> <li>- AP URT 3G: S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiet)</li> <li>- AP URT 4G: S4.4.3: Gotthardstrasse, Altdorf und Bürglen (Z-Gebiet)</li> </ul> <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmen Verkehr FlaMa WOV</li> <li>-</li> </ul>	
<p><b>Flächenbeanspruchung</b></p>	<p>Für die Erarbeitung einer Gesamtplanung für das Areal werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht. Für die Umnutzung des Werkhofareals ist voraussichtlich eine Umzonung notwendig.</p>	
<p><b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b></p>	<p>Die Massnahme sieht eine zusätzliche Intensivierung der Nutzung des Areals vor. Der induzierte Verkehr muss mit den Auswirkungen der WOV sowie den entsprechenden flankierenden Massnahmen koordiniert werden.</p>	
<p><b>Umweltverträglichkeit</b></p>	<p>Aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme entlang der Gotthardstrasse sind bei der Transformation des Werkhofareals die Lärmimmissionen zu berücksichtigen.</p>	
<p><b>Dokumente und Daten</b></p>		
<p><b>Dokumente</b></p>	<p>Agglomerationsprogramme 3. und 4. Generation, Siedlungsleitbild Altdorf</p>	

<b>Talstation Egg- berge / Moosbad</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (AFT)	A
<b>S5.2.3</b>	<b>Kurzbeschreibung</b> Erarbeitung eines Gesamtkonzepts für eine zukunftsgerichtete Nutzung und Entwicklung der öffentlichen Zonen und angrenzenden Flächen zwischen der Talstation Eggberge und Moosbad. Im Gesamtkonzept ist die Revitalisierung des Dorfbachs innerhalb des Perimeters zu prüfen.		
			
	<b>Ziel und Wirkung</b> Ziel ist die Errichtung eines attraktiven Freizeit- und Tourismusclusters mit gesamtheitlicher Erschliessung, Gestaltung und abgestimmten Angeboten.		
	<b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b> – Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025) – Betriebs- und Gestaltungskonzept Flüelerstrasse (2025)		
	<b>Weitere Schritte und Meilensteine</b>		
	<b>Meilenstein</b>	<b>Zeitraum</b>	
	Siedlungsleitbild	2025	
	Teilrevision Nutzungsplanung	2028	
	Erarbeitung Gesamtkonzept	2030-20235	
	<b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b> – GV5.7 Umgestaltung Flüelerstrasse – S5.2.4: MSA-Areal Altdorf		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>			
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>	
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> Abstimmungsanweisung 4.2-2 Siedlungsgestaltung und -erneuerung Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie			
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: –		

<b>Flächenbeanspruchung</b>	Ob zusätzliche Flächen beansprucht und Neueinzonungen oder Umzonungen notwendig sein werden, muss im Rahmen des Gesamtkonzepts geklärt werden. Neueinzonungen sind gemäss jetzigem Planungsstand nicht vorgesehen.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Massnahme ist eng mit der Verkehrsmassnahme Umgestaltung Flüelerstrasse verbunden. Eine Umsetzung ist frühestens im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Strassenraums anzugehen. Die Massnahme führt voraussichtlich zu keiner oder nur zu einer leichten Erhöhung der Nutzerdichte. Dies muss mit den Verkehrsmassnahmen koordiniert werden.
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme birgt voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung. Die Massnahmen bietet die Chance, den Dorfbach im Gebiet zu revitalisieren und erlebbar zu machen.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	– Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf

<b>MSA-Areal Altdorf</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>								
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (AFT)	<i>Eigenleistung</i>								
<b>S5.2.4</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b>                  Beim MSA-Areal in Altdorf werden die Voraussetzungen für eine zeitlich begrenzte Nutzung von 20-30 Jahren für Freizeit-, Kultur- und Gewerbenutzungen geschaffen (Nutzungskonzept, Anpassung Zone, einfache Erschliessung). In der Zwischenzeit (bis ca. 2032) wird die unbebaute Fläche voraussichtlich als Installationsplatz inkl. Wohncontainer und Kantine für den Bau der neuen Axenstrasse genutzt.</p> 										
	<p><b>Ziel und Wirkung</b>                  Durch die Massnahme kann das Gebiet einer Zwischennutzung bzw. längerfristigen Nutzung zugeführt werden ohne die zukünftige Nutzung als Installationsplatz für die Neat-Variante Uri Berg lang (Sachplan Infrastruktur Schiene) zu verhindern.</p>										
	<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b>                  – Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025)                  – Betriebs- und Gestaltungskonzept Flüelerstrasse (2025)</p>										
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Siedlungsleitbild</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Erarbeitung Nutzungskonzept</td> <td>2026-2027</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>			Meilenstein	Zeitraum	Siedlungsleitbild	2025	Erarbeitung Nutzungskonzept	2026-2027	Teilrevision Nutzungsplanung	2028
Meilenstein	Zeitraum										
Siedlungsleitbild	2025										
Erarbeitung Nutzungskonzept	2026-2027										
Teilrevision Nutzungsplanung	2028										
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b>                  – GV5.7 Umgestaltung Flüelerstrasse                  – S5.2.3: Talstation Eggberge / Moosbad</p>										
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>											
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>									
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung									

	<p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b></p> <p>Abstimmungsanweisung 4.2-2 Siedlungsgestaltung und -erneuerung                  Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie                  Abstimmungsanweisung 5.5-1 Zweite Bauetappe NEAT – Abschnitt Axen inkl. Anschluss an die Stammlinie                  Abstimmungsanweisung 5.5-2 Dritte Bauetappe NEAT – Abschnitt Uri</p>
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– AP URT 3G: Massnahme S3.3: Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere</li> <li>– AP URT 4G: Massnahme S4.3.1: Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere</li> </ul> <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Planungen NEAT (Variante «Berg lang»)</li> <li>– Eigentumsverhältnisse MSA-Areal</li> <li>– Schutzstatus MSA-Baracken</li> </ul>
<b>Flächenbeanspruchung</b>	<p>Ob zusätzliche Flächen beansprucht und Neueinzonungen oder Umzonungen notwendig sein werden, muss im Rahmen des Nutzungskonzepts geklärt werden. Neueinzonungen sind gemäss jetzigem Planungsstand nicht vorgesehen.</p>
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	<p>Die Massnahme führt voraussichtlich zu einer Erhöhung der Nutzerdichte. Dies muss mit den Verkehrsmassnahmen koordiniert werden.</p>
<b>Umweltverträglichkeit</b>	<p>Die Massnahme birgt voraussichtlich keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.</p>
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf</li> </ul>

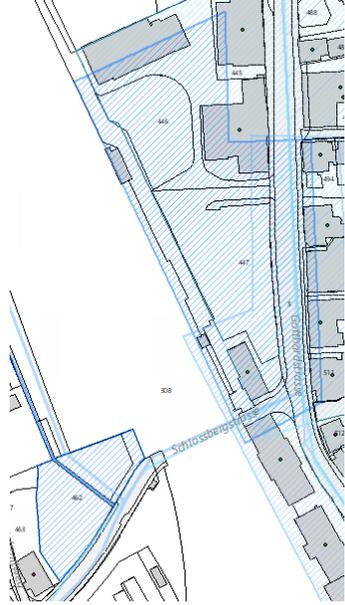
2.3 S5.3: Ortszentren stärken (mit Teilmassnahmen)

Ortszentren stärken			S5.3
Priorität AP 5G <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Priorität 4G ARE-Code <input checked="" type="checkbox"/> As (1201.4.023) <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	Priorität 3G, ARE-Code As (1201.3.061) B C Wählen Sie ein Element aus.	Massnahmenart Siedlung
<b>Federführung</b>		Gemeinden Altdorf, Erstfeld und Seedorf	
<b>Beteiligte</b>		Kanton Uri (AFT), Schweizerische Bundesbahnen SBB	
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Verschiedene Gemeinden sehen sich vor der Herausforderung, dass Gewerbe und Detailhandel zunehmend aus den Ortszentren verschwinden und diese entsprechend weniger lebendig sind und dadurch zunehmend ihre Attraktivität einbüßen. Dieser Entwicklung soll mit der Umsetzung der Massnahme entgegengewirkt werden.</p> <p>Die Massnahme war bereits Bestandteil der 3. und 4. Generation (Z-Gebiete, Daueraufgabe). Die bisherigen Arbeiten werden räumlich präzisiert und neue Planungsschritte und Meilensteine festgehalten.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
<p>Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, welche in ihrer Funktion als Dorfkerne oder Ortszentren gestärkt werden sollen. Das fördert die Positionierung dieser Gebiete als Wirtschafts- und Lebensräume und als Begegnungsorte. Folgende Gemeinden planen konkrete Umsetzungsschritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gemeinde Altdorf: Umnutzung Areal Alters- und Pflegeheim (APH) Rosenberg, Vision Verlagerung Sportplätze</li> <li>2. Gemeinde Erstfeld: Städtebauliche Entwicklung zwischen Bahnhof (inkl. Schlossbergunterführung West / «Trümpelplatz») und Gemeindehaus</li> <li>3. Gemeinde Seedorf: Stärkung Ortszentrum entlang der Dorfstrasse</li> </ol>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
<p>Die vorliegende Massnahme knüpft an den konzeptionellen bzw. organisatorischen Planungsschritten der vorherigen Generation (Z-Gebiete) an und ergänzt diese mit einer konkreten räumlichen Umsetzungsplanung in den einzelnen Ortszentren.</p>			
<b>ÖV-Güteklasse</b>			
		2025	2040
Areal Rosenberg		B	B
Bahnhof bis Gemeindehaus		C	C

Dorfstrasse	D	D
<b>Nutzungsarten</b>		
Mit der geplanten Massnahme sollen die bestehenden Zentrumsnutzungen durch zusätzliche Angebote gestärkt beziehungsweise die bestehende Wohnnutzung optimal ergänzt werden. Folgende Nutzungen sind geplant:		
– <u>Gemeinde Aldorf</u> : Umnutzung APH Rosenberg hin zu öffentlichen oder publikumsorientierten Nutzungen, Verlagerung Sportplätze (als Vision) hin zu Kernzone, Zentrumsnutzungen, Detailhandel, Wohnen		
– <u>Gemeinde Erstfeld</u> : Umnutzung Gemeindehausparkplatz, Einkaufen, Dienstleistungen und Veranstaltungsort / Umnutzung Trümpiplatz, Einkaufen, Dienstleistungen und Wohnen		
– <u>Gemeinde Seedorf</u> : Verlegung Gemeindeverwaltung, Dorfplatz / Begegnungsort, Gastronomie (Café/Bistro)		
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>		
Mit den geplanten Umsetzungsmassnahmen wird die Nutzerdichte im Dorfkern von Aldorf und den Ortszentren Erstfeld und Seedorf erhöht. Die Zunahme der Einwohner/innen und Beschäftigte kann zum jetzigen Zeitpunkt nur grob abgeschätzt werden.		
	2025	2040
Areal Rosenberg	282	200
Ortszentrum Erstfeld	6	80
Ortszentrum Seedorf	255	325
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>		
Siehe Teilmassnahmen		
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Die Massnahme trägt zur Stärkung der Ortskerne bei, indem die Nutzungsdichte erhöht und die vielfältigen Zentrumsfunktionen gestützt werden.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
– S 1: Siedlungen qualitativ verdichten		
– S 3: Ortskerne beleben		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
– Verdichtungspotentiale ausschöpfen		
– Ortskerne beleben		
– Aufenthaltsqualität und Freiräume fördern		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>		
– WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Massnahme steht im Zusammenhang mit möglichen Verlegungen von Bushaltestellen, Schaffung von Mobilitätskonzepten und autoarmes Wohnen.		
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>		
– WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Die Massnahme umfasst die Nutzung und Verdichtung von Baulandpotenzialen in den Ortskernen und stützt bestehende bzw. schafft neue Orte mit Zentrumsfunktionen.		
– WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Zusammenhang mit dieser Siedlungsmassnahme erfolgen Anpassungen der Strassenräume, insbesondere bei Ortszentren entlang der Kantonsstrasse		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>		
– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: In den Ortszentren entlang der Kantonsstrasse soll das Temporegime angepasst werden (z.B. Tempo 30 oder 40), zusätzlich erhält der Fuss- und Veloverkehr mehr Raum.		
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>		
– WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Erhöhung des Anteils Fuss- und Veloverkehr durch Realisierung von Mischnutzungen und Ermöglichung kurzer Wege.		

Teilmassnahmen										
Übersicht Teilmassnahmen										
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung	Kosten (exkl. MWST)						
Areal Rosenberg	S5.3.1	A	Gemeinde Altdorf	-						
Ortszentrum Erstfeld	S5.3.2	A	Gemeinde Erstfeld	-						
Ortszentrum Seedorf	S5.3.3	B	Gemeinde Seedorf	-						
<b>Areal Rosenberg</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>							
<b>S5.3.1</b>	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (Aft)	A							
	<b>Kurzbeschreibung</b> Mit der Verlegung des Alters- und Pflegeheims entsteht ein zentrumsnahes Potenzial für öffentliche beziehungsweise publikumsorientierte Nutzungen des Areals. Die Umnutzung des Areals ist im Siedlungsleitbild der Gemeinde festgehalten. Die Gemeinde will im Rahmen einer Konzeptstudie die Nutzungsmöglichkeiten für die künftige Nutzung des Areals skizzieren. Eine entsprechende Umzonung wird im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung vollzogen.									
	<b>Ziel und Wirkung</b> Die Umnutzung der Areale Rosenberg stärkt den historisch gewachsenen Ortskern, in dem mittels öffentlicher und publikumsorientierter Nutzungen die Attraktivität des Ortskerns gesteigert wird.									
	<b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungsstrategie Altdorf (2009)</li> <li>– Entwicklungskonzept Industriezone Hellgasse Ost (2015)</li> <li>– Einführung Gewerbe-Coach (2018) zur Unterstützung des Altdorfer Gewerbes</li> <li>– Erarbeitung Siedlungsleitbild Altdorf (2024)</li> </ul>									
	<b>Weitere Schritte und Meilensteine</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Siedlungsleitbild</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Siedlungsleitbild	2025	Teilrevision Nutzungsplanung	2028
Meilenstein	Zeitraum									
Siedlungsleitbild	2025									
Teilrevision Nutzungsplanung	2028									

	Konzeptstudie Wegzug Alters- und Pflegeheim	ab 2029 2032	
<b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b> – GV5.6: Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Begegnungszone			
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>			
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP</b>	
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.3-2 Entwicklungsschwerpunkt Zentrum Altdorf			
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung – AP URT 4G: Massnahme S4.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Umnutzung Rosenberg: Koordination mit Neubauprojekt Brickermatte 2030+ – Sanierung Strassenentwässerung Altdorf		
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Neueinzonungen, womöglich aber Umzonungen erforderlich.		
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die künftige Nutzung des Areals Rosenberg soll öffentlich und publikumsorientiert sein und führt folglich zu Verkehr. Da das Areal bereits heute öffentlich genutzt wird, ist nicht mit wesentlichem Mehrverkehr zu rechnen. Die Erschliessung des Areals muss insbesondere im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Altdorf und der geplanten Begegnungszone im Rahmen der Konzeptstudie thematisiert werden		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme erfordert eine Abstimmung im Bereich der Lärmschutzgesetzgebung, da zukünftig eine Mischnutzung (öffentliche bzw. publikumsorientierte Nutzung) vorgesehen ist. Zusätzlich ist das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, diese Fragen im Rahmen einer Konzeptstudie zu thematisieren.		
<b>Dokumente und Daten</b>			
<b>Dokumente</b>	Siedlungsleitbild Altdorf		

Ortszentrum	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G																		
<b>Erstfeld</b>	Gemeinde Erstfeld	Kanton Uri (AfT), Schweizerische Bundesbahnen SBB	A																		
<b>S5.3.2</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b>                      Das Ortszentrum zwischen dem Gemeindehaus und dem Bahnhof sowie dem Gebiet westlich der Unterführung Schlossbergstrasse soll baulich verdichtet und aufgewertet werden. Unter Einbezug privater Investoren oder Dritter sollen Nutzungen in den Bereichen Einkaufen, Dienstleistungen und Veranstaltungen entwickelt werden.</p> 																				
	<p><b>Ziel und Wirkung</b>                      Die Massnahme ist eingebettet in eine weitergehende Zentrumsentwicklung. Wichtige Bausteine dieser Massnahme sind die Aufwertung, respektive die Schaffung einer angemessenen und funktionalen Multimodalen Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Erstfeld, die Temporeduktion (T30) auf einem Teilbereich der Gotthardstrasse, die Umnutzung des bestehenden Gemeindehausparkplatzes sowie des Trümpiplatzes (heute P+R SBB) und die Schaffung von öffentlichen Plätzen und Begegnungsorten. Damit soll das Zentrum von Erstfeld insgesamt gestärkt werden. Ebenfalls im Planungssperimeter befindet sich die Schlossbergstrasse (mit anstossendem "Trümpiplatz"), welche den dörflichen Ortsteil von Erstfeld mit dem städtisch geprägten Zentrum entlang der Gotthardstrasse verbindet.</p>																				
	<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen «Perspektive Erstfeld» (2020, Gemeinde, Kanton, SBB)</li> <li>– Konkretisierung weiterer Massnahmen im Rahmen Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum (2022, Gemeinde, Kanton, SBB)</li> <li>– Machbarkeitsstudie Gemeindehausparkplatz und Multimodale Verkehrsdrehscheibe (2025)</li> <li>– Sanierung und Verbreiterung Unterführung Schlossbergstrasse (Gemeinde, SBB)</li> </ul>																				
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)</td> <td>2025/2026</td> </tr> <tr> <td>Investorenwettbewerb</td> <td>2025/2026</td> </tr> <tr> <td>Studie / Projekt</td> <td>2026/2027</td> </tr> <tr> <td>Projektierung</td> <td>ca. 2027/2028</td> </tr> <tr> <td>Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone</td> <td>Ab 2028</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung / Baubewilligung</td> <td>ca. 2029/2030</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td>ca. 2029/2030</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtliche Inbetriebnahme</td> <td>ca. 2031/2032</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Bemerkungen:</i> Angaben zum Zeitraum beziehen sich auf das Entwicklungsprojekt beim Gemeindehausplatz. Aktuell können noch keine konkreteren Angaben zum westlichen Teil des Projektperimeters gemacht werden</p>			Meilenstein	Zeitraum	Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)	2025/2026	Investorenwettbewerb	2025/2026	Studie / Projekt	2026/2027	Projektierung	ca. 2027/2028	Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone	Ab 2028	Plangenehmigung / Baubewilligung	ca. 2029/2030	Voraussichtlicher Baubeginn	ca. 2029/2030	Voraussichtliche Inbetriebnahme	ca. 2031/2032
Meilenstein	Zeitraum																				
Konzeptstudie (Machbarkeitsstudie Testplanung)	2025/2026																				
Investorenwettbewerb	2025/2026																				
Studie / Projekt	2026/2027																				
Projektierung	ca. 2027/2028																				
Umzonung Trümpiplatz zu Kernzone	Ab 2028																				
Plangenehmigung / Baubewilligung	ca. 2029/2030																				
Voraussichtlicher Baubeginn	ca. 2029/2030																				
Voraussichtliche Inbetriebnahme	ca. 2031/2032																				
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– IM5.1: Erstfeld: Umgestaltung Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld</li> <li>– GV5.2.2: Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf</li> </ul>																				
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>																					

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

Ortszentrum	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
Seedorf	Gemeinde Seedorf	Kanton Uri (AFT)	B
<b>S5.3.3</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Zentrumsfunktion des Ortszentrums entlang der Dorfstrasse soll mit der Arealentwicklung «im Zentrum» und der damit verbundenen Verlegung der Gemeindeverwaltung gestärkt werden. Im Rahmen des Siedlungsleitbildes wird die Gemeinde ihre Ziele für die Aufwertung des Zentrums festhalten. Diese sollen zwischen 2028 und 2032 im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens präzisiert und in konkreten Massnahmen ausgearbeitet werden. Eine Umsetzung der Massnahmen ist ab 2032, im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrsberuhigung auf der Kantonsstrasse geplant.</p>		
<p><b>Ziel und Wirkung</b></p>			
<p>Die Gemeinde beabsichtigt das Areal im Sinne des Gemeinwohls zeitnah zu entwickeln. Die Lage mitten im Dorfzentrum eignet sich gut für öffentliche Zwecke, beispielsweise durch einen Umzug der Gemeindeverwaltung, zur Schaffung von Wohnraum sowie für Gewerbe- und/oder Dienstleistungsbetriebe.</p>			
<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung Studie Dialog Siedlung 2016</li> <li>– Vertiefung der Studie Dialog Siedlung im Rahmen eines Studierendenprojekts (2024)</li> <li>– Bericht Zentrumsentwicklung Seedorf (2024)</li> <li>– Erarbeitung kommunales Siedlungsleitbild (2024-2025)</li> </ul>			

<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Konzeptstudie</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>kommunales Siedungsleitbild</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Revision Nutzungsplanung</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung</td> <td>2028-32</td> </tr> <tr> <td>Projektierung und Realisierung</td> <td>2032-36</td> </tr> </tbody> </table>		Meilenstein	Zeitraum	Konzeptstudie	2024	kommunales Siedungsleitbild	2025	Revision Nutzungsplanung	2026	qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung	2028-32	Projektierung und Realisierung	2032-36
Meilenstein	Zeitraum												
Konzeptstudie	2024												
kommunales Siedungsleitbild	2025												
Revision Nutzungsplanung	2026												
qualitätssicherndes Verfahren Zentrumsentwicklung	2028-32												
Projektierung und Realisierung	2032-36												
<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b>                  – GV5.8: Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse</p>													
<p><b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>													
<p><b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b></p>	<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Ja  <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	<p><b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information  <input type="checkbox"/> Vororientierung  <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>											
	<p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>                  – Abstimmungsanweisung 4.2-: Siedlungsgestaltung und -erneuerung</p>												
<p><b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:                  – AP URT 3G: Massnahme S3.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung                  – AP URT 4G: Massnahme S4.4: Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</p> <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:                  Verkehrsberuhigung Kantonsstrasse</p>												
<p><b>Flächenbeanspruchung</b></p>	<p>Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Neueinzonungen, voraussichtlich jedoch Umzonungen erforderlich.</p>												
<p><b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b></p>	<p>Das Ortszentrum von Seedorf liegt entlang der Kantonsstrasse. Bezüglich Abstimmung von Verkehr und Siedlung werden die Strassenraumgestaltung und das Temporegime angepasst. Ebenfalls soll eine Verlegung der Bushaltestellen geprüft werden.</p>												
<p><b>Umweltverträglichkeit</b></p>	<p>Die Massnahme erfordert eine Abstimmung im Bereich der Lärmschutzgesetzgebung, da zukünftig eine Mischnutzung (öffentliche bzw. publikumsintensive Nutzung, Zentrumsnutzungen, Wohnen) vorgesehen ist. Zusätzlich ist das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen und die Lage an der Kantonsstrasse zu berücksichtigen. Es ist vorgesehen, diese Fragen im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zu klären.</p>												
<p><b>Dokumente und Daten</b></p>													
<p><b>Dokumente</b></p>													

## 2.4 S5.4: Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (mit Teilmassnahmen)

Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten			S5.4
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Siedlung
<b>Federführung</b> Gemeinden Altdorf, Schattdorf, Bürglen, Erstfeld, Silenen, Gurtellen			
<b>Beteiligte</b> Amt für Tiefbau, Amt für Hochbau, Amt für Wirtschaft			
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Im Perimeter der Agglomeration Unteres Reusstal befinden sich vier Arbeitsplatzgebiete, welche im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet sind. Diese Arbeitsplatzgebiete weisen ein ähnliches Nutzungsprofil aus. Aufgrund ihrer Charakteristik lassen sich diese Arbeitsplatzgebiete teilweise in kleinere Gebiete differenzieren. Für jedes dieser Teilgebiete gelten unterschiedliche Schwerpunkte und Ziele. Ziel ist es insgesamt, hochwertige, optimal auf den Verkehr abgestimmte Entwicklungsgebiete für die unterschiedlichen Standortprofile gemäss kantonalem Richtplan zu schaffen. In diesem Zusammenhang soll die Siedlungsökologie und die Aufenthaltsqualität der verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte verbessert werden.</p> <p>Die Massnahme war bereits Teil des AP 3G. Sie beinhaltet die Ausarbeitung von Entwicklungskonzepten für die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte. Der Umsetzungshorizont wurde mit 2023-2026 bezeichnet. Die Massnahme wurde im AP 4G wieder aufgenommen und als Daueraufgabe bezeichnet, da die Umsetzung der Entwicklungskonzepte langfristig erfolgt.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
<p>Die Massnahme fokussiert sich auf die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und bezeichnet die weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte für die jeweiligen Teilgebiete. Die Arbeitsplatzgebiete werden in folgende Teilgebiete unterteilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf</li> <li>2. ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt</li> <li>3. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland</li> <li>4. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG</li> <li>5. ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen</li> <li>6. ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld</li> <li>7. ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg</li> </ol>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
<p>Die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten wurden bisher unabhängig voneinander entwickelt. Die Arbeitsplatzgebiete Schattdorf/Bürglen, Erstfeld und Amsteg weisen jedoch ein ähnliches Profil auf und grenzen sich bezüglich Nutzungsvorgaben vom Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeitsplatzgebiet Urner Talboden mit der Ausrichtung für innovative, höherwertige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen ab. Die Nutzungsreserven der Arbeitsplatzgebiete Schattdorf/Bürglen, Erstfeld und Amsteg sind in den letzten Jahren</p>			

zurückgegangen. Folglich besteht Interesse der Standortgemeinden die Entwicklung und Nutzung dieser Arbeitsplatzgebiete zu koordinieren und aufeinander abzustimmen.

Die Massnahme hängt zusammen mit der übergeordneten Massnahme Z1 «Koordination AP-Themen im Gemeindeverband». Die Gemeinden haben das Bedürfnis, Themen des Agglomerationsprogramms stärker miteinander zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. In diesem Kontext ist auch die Koordination der verschiedenen Arbeitsplatzgebiete zu sehen.

**ÖV-Gütekategorie**

Die Arbeitsplatzgebiete befinden sich in folgenden ÖV-Güteklassen:

- ESP Urner Talboden: B, C, D
- ESP Schattdorf/Bürglen, Erstfeld, Amsteg: C, D

Es ist davon auszugehen, dass diese Massnahme in der 5. Generation zu keiner Verschiebung der ÖV-Güteklassen führen wird.

	2025	2040
ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof	C	C
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	D	C

**Nutzungsarten**

Die zukünftigen Nutzungsarten der Entwicklungsschwerpunkte zeigt sich anhand der bestehenden beziehungsweise noch zu erarbeitenden Entwicklungskonzepte und richten sich nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans (siehe Kapitel 4.3).

**Anzahl Einwohner und Beschäftigte**

	2025	2040
ESP Urner Talboden, Sektor Bahnhof	338	500-800
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	31	1'200-1'500

**Abstimmung Verkehr und Siedlung**

Siehe Teilmassnahmen

**Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]**

**Zukunftsbild und Ziele**

Die Massnahme trägt zur Profilierung der verschiedenen Arbeitsplatzgebiete bei und bildet die Grundlage für die koordinierte Weiterentwicklung und Schärfung der Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten. Dies fördert die Attraktivität der einzelnen Arbeitsplatzgebiete und trägt zum Zielbild eines regionalen Arbeitsplatzgebietes bei.

**Teilstrategie**

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S 4: Arbeitsplatzentwicklung koordinieren

**Handlungsbedarf**

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Arbeitsplatzgebiete aufeinander abstimmen und profilieren

**Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]**

**WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern**

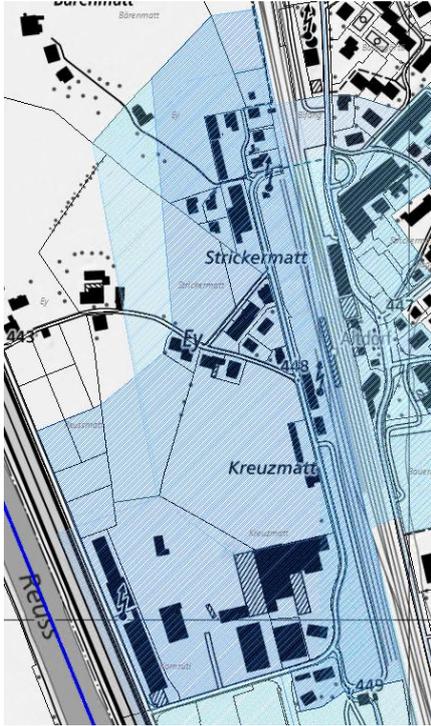
WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Durch die Konzentration von verkehrsensitivem Gewerbe an gut ans übergeordnete Strassennetz angebotenen Standorten, wird ein effizienter Wirtschaftsverkehr gewährleistet, während die Siedlungsgebiete vom Wirtschaftsverkehr entlastet werden.

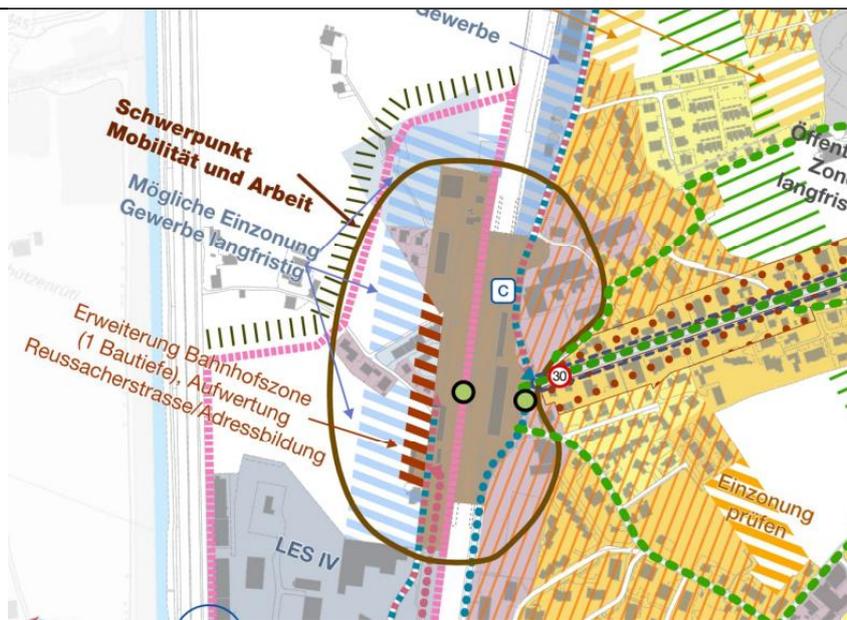
**WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern**

- WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern, Arbeitsplätzen und verkehrintensiven Einrichtungen an zentralen, qualitativ hochwertigen und gut oder sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen durch Konkretisierung der Vorgaben zur Entwicklung der Gebiete. Verringerung Einzonungsdruck durch Konzentration der Entwicklung in ESP.

**WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern**

- WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch die Konzentration von verkehrsintensivem Gewerbe an gut ans übergeordnete Strassennetz angebundenen Standorten, wird ein effizienter Wirtschaftsverkehr gewährleistet. Dies trägt zur Verbesserung der Luftqualität und Lärmbelastung im Siedlungsgebiet bei.
- WK 4.2: Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Verminderung des Ausmasses der Zersiedelung, Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums und damit Minimierung der Verluste an FFF.

Teilmassnahmen				
Übersicht Teilmassnahmen				
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ESP Uerner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf	S5.4.1	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf	
ESP Uerner Talboden, Sektor Werkmatt	S5.4.2	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf	
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland	S5.4.3	Eigenleistung	Gemeinde Bürglen	
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG	S5.4.4	Eigenleistung	Gemeinde Schattdorf	
ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiessen	S5.4.5	Eigenleistung	Gemeinde Schattdorf	
ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld	S5.4.6	A	Gemeinde Erstfeld	
ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg	S5.4.7	Eigenleistung	Gemeinde Silenen	
<b>S5.4.1</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>	
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (Aft, AWöV)	<i>Eigenleistung</i>	
<b>ESP Uerner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>			
	Das Gebiet am Kantonsbahnhof soll auf beiden Seiten als moderner Zentrumsraum mit hoher städtebaulicher Qualität und eigener Identität entwickelt werden.			
	In einem Raum- und Nutzungskonzept Bahnhof West ist ein räumlich schlüssiger Siedlungsrand festzulegen, welcher auch die Arrondierung der Gewerbezone Ey umfasst. Die erste Bautiefe entlang der Reussacherstrasse ist der Bahnhofzone zuzuweisen und entsprechend zu entwickeln. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten ist zur Industriezone eine Bautiefe Abstand einzuschalten (Gewerbezone). Die Strassenerschliessung ab Industriestrasse zum Bahnhof ist zu überprüfen.			
				



**Ziel und Wirkung**

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

**Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)**

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

**Weitere Schritte und Meilensteine**

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

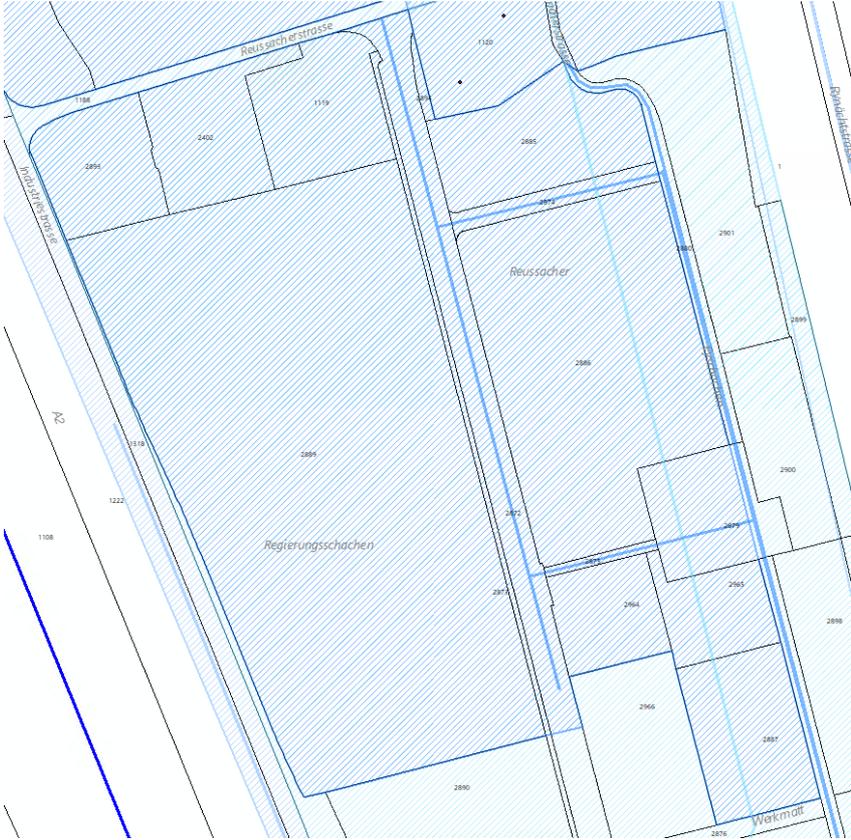
**Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)**

GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte

**Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen**

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

	Umgestaltung Reussacherstrasse
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Massnahme werden auf dem Areal Bahnhof West Gewerbezone arrondiert. Zudem ist westlich der Reussacherstrasse eine Erweiterung der Bahnhofszone geplant. Gemäss ersten Schätzungen werden dazu rund 0.8 ha Bauzone (Gewerbezone) arrondiert sowie 0.6 ha (Bahnhofszone) neu eingezont.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Massnahme wird zu einer Verkehrszunahme im Gebiet führen. Ein Grossteil davon soll über den ÖV abgewickelt werden, da die ÖV-Erschliessung am Kantonsbahnhof sehr gut ist. Die genauen Auswirkungen auf den Verkehr müssen im Rahmen eines qualitätssteigernden Verfahrens geprüft werden.
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Umweltverträglichkeit der Neueinzonungen und des induzierten Verkehrs muss im Rahmen eines Entwicklungskonzepts geprüft werden.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	– Siedlungsleitbild Altdorf (2025)

S5.4.2	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G
ESP Urner Talboden, Sektor Werkmatt	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (Aft, AWöV)	Eigenleistung
	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Der Bereich Werkmatt umfasst das Gebiet südwestlich des Kantonsbahnhofs und ist ebenfalls Teil des ESP Urner Talboden. Es ist eine der wenigen verbleibenden grossen Gewerbelandreserven im Urner Talboden. Das Gebiet soll etappenweise zu einem dicht genutzten Arbeitsplatzgebiet mit direkter Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sowie einer guten ÖV-Erschliessung entwickelt werden. Ziel ist die Ansiedlung von innovativen und höherwertigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, Bildungs- und Forschungseinrichtungen. Als nächster bedeutender Entwicklungsschritt steht die Bebauung der Baufelder 9 und 13 (Hotel, Restaurant, Fitnesscenter, Kulturräume, Einkaufsmöglichkeiten und Co-Working-Spaces), westlich unmittelbar angrenzend an die bestehenden Schutzobjekte Sacklager und Getreidemagazin, an. Geplanter Baustart ist 2026. Weitere Baufelder (G11, 15a/b) sowie das Parkhaus auf dem Baufeld P1 könnten ab 2027 entwickelt werden. Mit der Umsetzung der Erschliessungsetappe 2A als Eigenleistung schafft die Gemeinde Altdorf die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Baufelder auf der Werkmatt.</p> 		



**Ziel und Wirkung**  
 Durch die Massnahme soll das Potential der grossen Gewerbelandreserve ausgeschöpft werden. Die Gemeinde Altdorf und die Agglomeration Unteres Reusstal werden zu einem attraktiven Standort für innovative Betriebe und Einrichtungen.

- Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)**
- QGP Eyschachen (2014)
  - Erstellung Eyschachenstrasse
  - Ansiedlung erster Gewerbebetriebe
  - Projektstudien Baufelder 15 a/b und G11
  - Siedlungsleitbild Altdorf (2024)

**Weitere Schritte und Meilensteine**

Meilenstein	Zeitraum
Baustart Erschliessungsetappe 2A	2025
Baustart Baufelder 9 und 13	2026
Baustart Parkhaus P1	Ab 2027
Baustart Baufelder G11 und 15 A/B	Ab 2027

**Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)**  
 GV5.9 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt 2A  
 GV5.3: Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B  
 GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte

**Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen**

<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>		
Abstimmungsanweisung 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden		

**Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen**

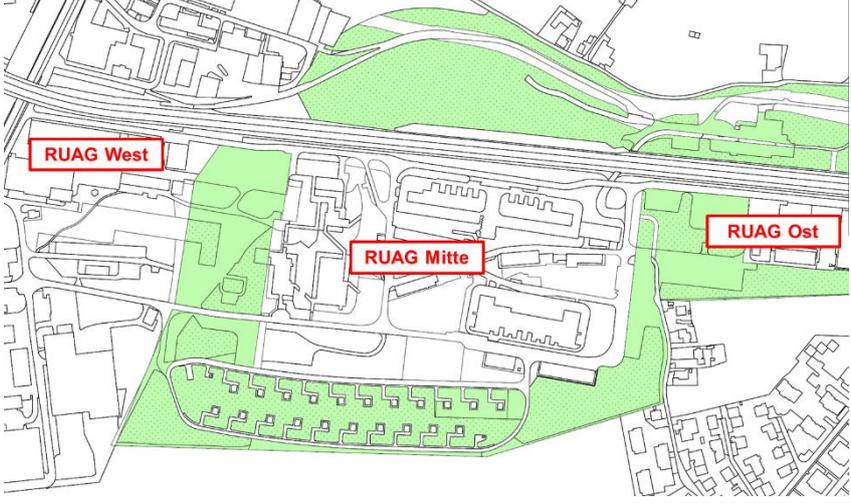
Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:

- AP URT 3G: S3.2: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten
- AP URT 4G: S4.2.1: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten
- AP URT 4G: S4.5.2: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte

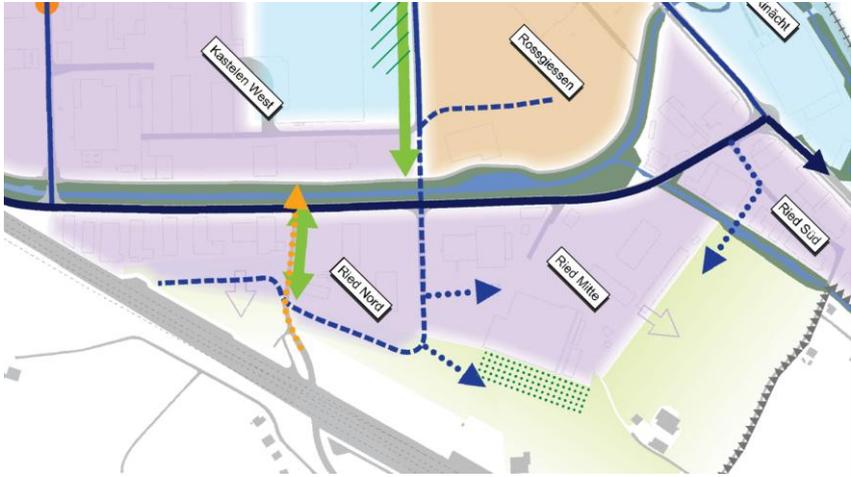
	<p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklung Kantonsbahnhof, Altdorf</li> <li>– QGP Eyschachen</li> </ul>
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Die Massnahme führt zu keinen Neueinzonungen, da die Flächen in der Werkmatt bereits der Industriezone zugewiesen sind.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	<p>Durch die Neuansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben ist mit einer starken Zunahme der Arbeitsplätze zu rechnen, was zu induziertem Verkehr führen wird. Der DTV steigt gemäss kantonalem Verkehrsmodell ohne Massnahmen von heute 420 Fahrzeugen pro Tag auf rund 1600 Fahrzeuge pro Tag. Die Koordination mit dem öffentlichen Verkehr muss im Rahmen konkreter Bauprojekte vorgenommen werden. Durch die Nähe zum Kantonsbahnhof ist die ÖV-Erschliessung der Werkmatt gut. Der strassengebundene Verkehr soll ab der Werkmatt möglichst schnell aufs übergeordnete Strassennetz geführt werden.</p> <p>Der Kanton als Grundeigentümer erarbeitet zurzeit ein Rahmenmobilitätskonzept für die Werkmatt. Es untersucht, inwieweit eine Reduktion der Anzahl Pflichtabstellplätze unter Berücksichtigung der spezifischen Standortvoraussetzungen möglich ist und welche lenkungswirkenden Massnahmen damit verbunden wären. Dies mit dem Ziel, dass Kanton und Gemeinde für die Beurteilung von nachfolgenden Projekten eine wegleitende Basis haben. Für das Projekt Innovationspark wurde zudem gleichzeitig ein Mobilitätskonzept erarbeitet.</p>
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme wird zu einem Anstieg der Emissionen auf der Werkmatt führen. In der Bauordnung von Altdorf ist festgehalten, dass im südlichen Teil der Werkmatt keine Betriebe mit grossen Emissionen zulässig sind. Konkrete Bauprojekte müssen darum auf ihre Umweltverträglichkeit hin geprüft werden.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rahmenmobilitätskonzept Werkmatt Uri</li> <li>- Mobilitätskonzept Innovationspark</li> </ul>

<b>S5.4.3</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft, AWöV)	<i>Eigenleistung</i>
<b>ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Areal Neuland</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>		
	Das Neuland-Areal in der Gemeinde Bürglen, welches Teil des ESP Arbeitsplatzgebiets Schattdorf / Bürglen ist, soll in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden. Geplant sind industrielle und gewerbliche Nutzungen auf dem Areal. Massnahmen zur Weiterentwicklung des Gebiets sollen im Rahmen des Siedlungsleitbildes skizziert werden. Dieses wird bis 2025/2026 verabschiedet.		
			
	<b>Ziel und Wirkung</b>		
	Mit der Massnahme soll das Potential des Neuland-Areals als Teil des ESP Arbeitsplatzgebiets Schattdorf/Bürglen ausgeschöpft werden.		
	<b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b>		
	– Erarbeitung Siedlungsleitbild (2025)		
	<b>Weitere Schritte und Meilensteine</b>		
	<b>Meilenstein</b>	<b>Zeitraum</b>	
	Siedlungsleitbild	2025/2026	
<b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b>			
– GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte			
– S5.4.4: ESP Schattdorf / Bürglen, RUAG-Areal			
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>			
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>	
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>			
Abstimmungsanweisung 4.3-4: Entwicklungsschwerpunkt Schattdorf / Bürglen			
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:		
	– AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte		
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:			
– Autobahnhalbinschluss A2 Altdorf Süd			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Es ist vorgesehen, die Flächen der Mischzone (Wohn- und Gewerbezone) auf dem Areal in die Industriezone umzuzonen.		

<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Auswirkungen der Massnahme auf den Verkehr muss im Rahmen einer Studie oder eines Konzepts thematisiert werden.
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Auswirkungen der Massnahme auf die Umwelt muss im Rahmen einer Studie oder eines Konzepts thematisiert werden.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	

<b>S5.4.4</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>								
<b>ESP Arbeitsplatz- gebiet Schattdorf / Bürglen, Areal RUAG</b>	Gemeinden Schattdorf und Bürglen / Kanton Uri (Aft, AfWöV), RUAG		<i>Eigenleistung</i>								
	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Ost-West-Verbindung befindet sich aktuell im Bau und wird 2025 eröffnet. Die RUAG entwickelt das Gewerbe- und Industriegebiet weiter. Potenzial besteht für die Naherholung, die ökologische Vernetzung sowie Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Für die WOV mussten zudem ganz konkret Ersatzflächen für die Waldrodung gefunden werden. Auf Basis der Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald (2017) sind folgende Nutzungen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RUAG West: Entwicklung Gewerbe- und Industrieareal unter Berücksichtigung von mehreren ökologischen Vernetzungsachsen</li> <li>• RUAG Mitte: Neuordnung Wald und Industriezone</li> <li>• RUAG Ost: Naherholung (Waldareal)</li> </ul>										
											
<p><b>Ziel und Wirkung</b></p> <p>Die Massnahme ermöglicht eine mittel- bis langfristige Neuordnung der Industriezone und des Schächenwaldes. Das Industriegebiet kann dadurch weiterentwickelt und punktuell verdichtet werden.</p> <p>Die zukünftigen Waldflächen bilden ein zusammenhängendes Waldgebiet im RUAG-Areal und sichern die ökologische Vernetzung im Urner Talboden zwischen der Schächenmündung im Westen und den Landwirtschaftsflächen im Osten (Gemeinden Schattdorf und Bürglen). Daraus resultiert langfristig eine ökologische Aufwertung des Waldareals. Zudem bilden die Waldflächen einen Trenngürtel zwischen dem in sich geschlossenen Industriegebiet Schächenwald und den dem Siedlungsgebiet zugewandten Flächen. Durch die Realisierung des Umgehungsgerinnes der Schächenschale kann gleichzeitig die aquatische Vernetzung zwischen Reuss und Schächen sichergestellt werden. Im Osten des Areals entstehen durch die Massnahme Naherholungsräume in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet.</p>											
<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungsplanung Waldareal und Arbeitszone Schächenwald (2017)</li> <li>– Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (2019)</li> <li>– Teilrevision Nutzungsplanung Gemeinde Schattdorf mit Quartierplanpflicht RUAG West (2024)</li> </ul>											
<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1" data-bbox="363 1691 837 1832"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Inbetriebnahme WOV</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Quartierplan RUAG West</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Siedlungsleitbild Schattdorf</td> <td>2026</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Inbetriebnahme WOV	2025	Quartierplan RUAG West	2026	Siedlungsleitbild Schattdorf	2026
Meilenstein	Zeitraum										
Inbetriebnahme WOV	2025										
Quartierplan RUAG West	2026										
Siedlungsleitbild Schattdorf	2026										
<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte</li> </ul>											

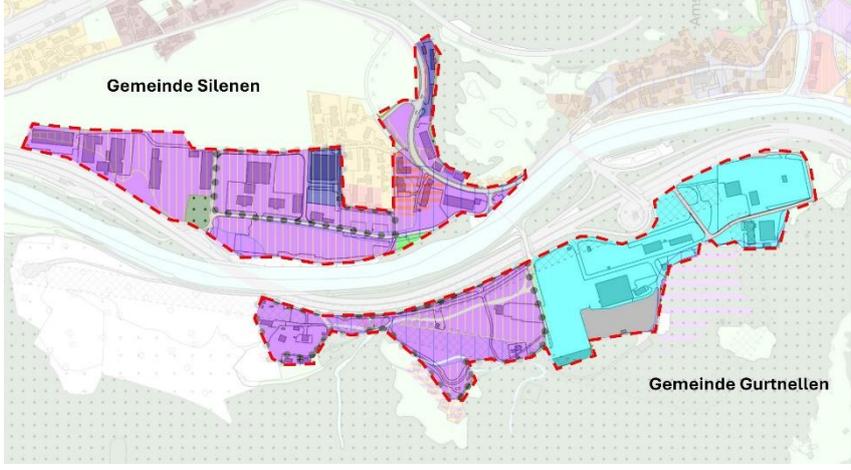
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.3-4 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Siedlungsleitbild Bürglen (in Bearbeitung) – Siedlungsleitbild Schattdorf (Start 2025) – Quartierplan Areal RUAG West (Start 2025)	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Massnahme sind keine Neueinzonungen vorgesehen. Insbesondere im Gebiet RUAG Mitte erfolgt eine Entflechtung der bestehenden Wald- und Industrieflächen.	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Mit der Planungsmassnahme entsteht auf dem Gemeindegebiet von Schattdorf ein in sich geschlossenes Industrieareal.  Das Gebiet liegt mehrheitlich in der ÖV-Güteklasse D. Im Gebiet RUAG Ost besteht teilweise Güteklasse C. Die MIV-Anbindung erfolgt über die Umfahrungsstrasse (Knoten Kastelen). Mit der Eröffnung der WOV wird auf der Gotthardstrasse eine Entlastung vorausgesetzt. Das Gebiet wird durch zwei kantonale Velohaupttrouten über die Gotthardstrasse und die Umfahrungsstrasse erschlossen. Eine Nebenroute quert das Gebiet von Ost nach West. Eine Nord-Süd-Verbindung im Gebiet RUAG Ost ist langfristig geplant.	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme stärkt die ökologische Vernetzung im Urner Talboden und sorgt langfristig für ein zusammenhängendes Waldgebiet im Urner Talboden.	
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Dokumente</b>		

<b>S5.4.5</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (Aft, AfWöV)	<i>Eigenleistung</i>
<b>ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen, Gebiet Ried / Rossgiesen</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>		
	<p>Im Gewerbegebiet Ried sind verschiedene Gewerbebetriebe, Bus- und Werkhof sowie ein Gärtnereibetrieb angesiedelt. Insbesondere die bestehenden Gewerbebetriebe entlang der Umfahrungsstrasse haben Bedarf ihren Betrieb in Richtung Bahntrasse zu erweitern. Bis jetzt erfolgt die Erschliessung dieser Betriebe direkt ab der Umfahrungsstrasse. Eine Erweiterung dieser Betriebe ist jedoch nur möglich, wenn die Erschliessung zukünftig rückwärtig erfolgt und damit die heute noch bestehenden Zufahrten direkt ab der Umfahrungsstrasse aufgehoben werden können. Die Gemeinde plant, die rückwärtige Erschliessung als Eigenleistung umzusetzen.</p> <p>Im Gebiet Rossgiesen sind die bestehenden Betriebe inklusive Einkaufszentrum verkehrstechnisch nicht optimal erschlossen. Das Gebiet ist der einzige Standort im Kanton, an dem verkehrsintensive Nutzungen gemäss Richtplan zugelassen sind. Für die weitere Entwicklung des Gebietes und die Nutzung des vorhandenen Potentials ist es darum wichtig, dass eine direkte Anbindung an die Umfahrungsstrasse und damit an das übergeordnete Strassenetz ermöglicht wird. So wird gleichzeitig das Siedlungsgebiet von Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Der Knoten Rossgiesen bildet der zentrale Durchstosspunkt für die rückwärtige Erschliessung und die direkte Erschliessung des Gebietes Rossgiesen. Die weitere Entwicklung des Arbeitsplatzgebietes im Ried und Rossgiesen ist somit unmittelbar an den Knoten Rossgiesen und die rückwärtige Erschliessung gekoppelt.</p>		
			
<b>Ziel und Wirkung</b>			
<p>Die Realisierung des Knotens Rossgien ermöglicht ein internes Wachstum der Gewerbebetriebe im Gebiet Ried. Dazu wurden mit den Teilrevisionen der Nutzungsplanung Schattdorf 2022 und 2024 die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen. Weiter stärkt die direkte Erschliessung des Gebietes Rossgiesen die bestehenden Betriebe sowie die Entwicklung der noch vorhandenen Baulandreserven im Sinne des kantonalen Richtplans und des Entwicklungskonzeptes ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf.</p>			
<b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siedlungsleitbild Schattdorf (2016)</li> <li>– Entwicklungskonzept ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (2019)</li> <li>– Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf (2022 und 2024)</li> <li>– Bericht Vorstudie «Knoten Rossgiesen» (2024)</li> </ul>			
<b>Weitere Schritte und Meilensteine</b>			
<b>Meilenstein</b>		<b>Zeitraum</b>	
Inbetriebnahme WOV		2025	
Siedlungsleitbild Schattdorf		2026	
Baustart rückwärtige Erschliessung Ried		2028	
<b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b>			
GV5.4: Schattdorf: Knoten Rossgiesen			
GV5.10: Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung			
GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte			
ÖV5.2.5: Schattdorf: Bushaltestelle Rossgiesen			

<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.3-4 Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeitsplatzgebiet Schattdorf / Bürglen	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G S4.2.4: Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten – AP URT 4G: S4.5.6: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Siedlungsleitbild Schattdorf (Start 2025)	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Mit der Erweiterung der Gewerbezone im Gebiet Ried Nord (Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf 2022) und der Sondernutzugszone Gartenbau (Teilrevision Nutzungsplanung Schattdorf 2024) wurden die planerischen Voraussetzungen für die Entwicklung der ansässigen Gewerbegebiete geschaffen. Weitere Einzonungen sind kurz- bis mittelfristig nicht vorgesehen.	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Massnahme führt aufgrund der erhöhten Nutzungsintensität zu einer Verkehrszunahme. Der strassengebundene Verkehr soll möglichst schnell aufs übergeordnete Strassennetz geführt werden. Die Auswirkungen auf den Verkehr durch die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe muss im Rahmen konkreter Projekte geprüft und, falls nötig, gesteuert werden.	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme führt voraussichtlich zu keiner Veränderung der Umweltverträglichkeit der bestehenden und zukünftigen Nutzungen. Sollte sich zusätzliches Gewerbe mit grossen Emissionen im Gebiet ansiedeln, ist dessen Umweltverträglichkeit im Rahmen konkreter Projekte.	
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Dokumente</b>	–	

<b>S5.4.6</b>  <b>ESP Arbeitsplatzgebiet Erstfeld</b>	<b>Federführung</b> Gemeinde Erstfeld	<b>Beteiligte</b> Kanton Uri (ARE)	<b>Priorität 5G</b> A								
	<b>Kurzbeschreibung</b> Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Gygen zu entwickeln. Dieser ist historisch gewachsen und weist heute ein wenig kompakte Struktur auf. Das Gebiet soll nun verdichtet werden und insbesondere für lokal ansässige Betriebe im zweiten Sektor neue Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Zusammen mit der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden hierfür die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird die Nutzungsplanung im Gebiet vereinheitlicht. Die Entwicklung des Gebietes Gygen erfolgt strukturiert in drei Etappen. Die erforderlichen Neueinzonungen für die erste Etappe (26'600 m <sup>2</sup> ) können zusammen mit der anstehenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen. Die Baureife der ersten Etappe soll dadurch ab. 2028 erreicht werden. Die zweite und dritte werden ab 2033, respektive ca. ab 2040 umgesetzt. Für diese zwei Etappen werden insgesamt rund 60'000 m <sup>2</sup> neu eingezont. 										
<b>Ziel und Wirkung</b> Durch die Entwicklung des ESP Gygen wird dessen Potential ausgeschöpft und in Erstfeld entsteht ein attraktives und gut erschlossenes Arbeitsplatzgebiet. Dies soll insbesondere dem lokalen Gewerbe neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Gleichzeitig werden mit der Entwicklung des Areals die dortige Aufenthaltsqualität gefördert, die ökologische Vernetzung gestärkt und die Erschliessung für den Langsamverkehr und ÖV verbessert. Zudem werden im Süden des Areals Flächen für Freizeit-Nutzungen durch lokale Vereine planerisch gesichert. Die Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets ist gut auf die weiteren Arbeitsplatzgebiete in Amsteg und Schattdorf/Bürglen abgestimmt.											
<b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung politisches Leitbild (2023)</li> <li>– Entwicklungskonzept Gygen (2024/25)</li> <li>– Siedlungsleitbild Erstfeld (2024/25)</li> </ul>											
<b>Weitere Schritte und Meilensteine</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Meilenstein</th> <th style="text-align: left;">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen</td> <td>2025-28</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen</td> <td>ca. 2033</td> </tr> <tr> <td>Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen</td> <td>ca. 2040</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen	2025-28	Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen	ca. 2033	Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen	ca. 2040
Meilenstein	Zeitraum										
Revision Nutzungsplanung, inkl. Baustart 1. Etappe ESP Gygen	2025-28										
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 2. Etappe ESP Gygen	ca. 2033										
Teilrevision Nutzungsplanung, inkl. Umsetzung 3. Etappe ESP Gygen	ca. 2040										
<b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– GV5.5: Erstfeld: ESP Gygen</li> <li>– GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte</li> </ul>											

<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.3-5: Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.4: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Umgestaltung Koten Breitlistrasse/A2-Zubringer und Ergänzung Veloweg (Zuständigkeit ASTRA) – Sanierung Erhöhung der ÖV-Gütekategorie (von bisher nicht erschlossenen Gebieten) durch Schaffung neuer und Verschiebung bestehender Bus-Haltestellen. – Prüfung Anschluss Bahn/Güterbahnhof – Umlagerung FFF	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Massnahme sind Neueinzonungen erforderlich. Nebst dem Anstreben, die bisher unterschiedlichen Gewerbebezonen in einer einheitlichen Gewerbezone zu vereinen und allenfalls bestehende Gewerbebezonen in Industriezonen umzuzonen, sind nachstehende Neueinzonungen vorgesehen. 1. Etappe: ca. 26'600m <sup>2</sup> 2./3. Etappe: ca. 7'000m <sup>2</sup> 2./3. Etappe: ca. 52'500m <sup>2</sup>	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Mit der Entwicklung des Gebietes wird sich die Anzahl an im Gygen arbeitenden Personen und dadurch auch der induzierte Verkehr massgeblich erhöhen. Die Auswirkungen auf den Verkehr müssen bei der Entwicklung der jeweiligen Etappen berücksichtigt werden. Die Beschäftigten sollen nach Möglichkeit mit dem ÖV zur Arbeit gelangen, der strassengebundene Verkehr ist so schnell wie möglich aufs übergeordnete Strassennetz zu führen.	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Je nach Nutzungsart und Ausmass des anzusiedelnden Betriebes kann eine UVP notwendig sein. Durch die Entwicklung des Areals werden rund 98'300 Quadratmeter Fruchtfolgeflächen beansprucht. Die Gemeinde Erstfeld hat entsprechende Kompensationsflächen bereits definiert. Dort stehen insgesamt 107'300 Quadratmeter Land zur Verfügung. Eine flächengleiche Kompensation der Fruchtfolgeflächen ist somit gesichert.	
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Dokumente</b>	– Bericht Entwicklungskonzept ESP Gygen 2024/25 – Siedlungsleitbild 2024/25	

<b>S5.4.7</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>				
<b>ESP Arbeitsplatzgebiet Amsteg</b>	Gemeinde Silenen	Gemeinde Gurtnellen, Kanton Uri (ARE, AFT, AfWöV)	<i>Eigenleistung</i>				
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>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. Zudem wurde im ESP eine Sport- und Ärztezentrum realisiert (2022).</p> <p>Im östlichen Teil (Grund) auf Gemeindegebiet Silenen bestehen erschlossene Entwicklungsreserven, welche für gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind. Eine grössere Teilfläche im Eigentum des Bundesamtes für Strassen ASTRA ist infolge Eigenbedarfs bis auf weiteres blockiert. Mit der Teilrevision Nutzungsplanung und der anschliessenden Anpassung des QGP wurden die Bebauungsmöglichkeiten optimiert.</p> <p>Im westlichen Teil auf Gemeindegebiet Gurtnellen (Gebiet Plattischachen) sind ebenfalls grosse Entwicklungsreserven vorhanden. Diese sind heute jedoch bereits durch gewerbliche Nutzungen belegt.</p> <p>Im Rahmen der Überarbeitung des kommunalen Siedlungsleitbilds soll geklärt werden, wie und zu welchem Zeitpunkt die bestehenden Nutzungsreserven mobilisiert werden können.</p> 							
<p><b>Ziel und Wirkung</b></p> <p>Durch die Weiterentwicklung des Gebiets wird das Potential des ESP Arbeitsplatzgebiets Amsteg ausgeschöpft. In Abstimmung mit den Arbeitsplatzgebieten Schattdorf/Bürglen und Erstfeld wird der ESP Amsteg profiliert.</p>							
<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Revision Bau- und Zonenordnung (2015)</li> <li>– Erarbeitung QGP Grund, Amsteg (2016)</li> <li>– Entwicklungsstudie Grund, Amsteg (2020)</li> <li>– Teilrevision Nutzungsplanung Grund (2020)</li> <li>– Anpassung Quartiergestaltungsplan Grund (2021)</li> </ul>							
<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1" data-bbox="363 1547 837 1619"> <thead> <tr> <th data-bbox="363 1547 715 1581">Meilenstein</th> <th data-bbox="715 1547 837 1581">Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="363 1581 715 1619">Überarbeitung Siedlungsleitbild</td> <td data-bbox="715 1581 837 1619">Ab 2025</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Überarbeitung Siedlungsleitbild	Ab 2025
Meilenstein	Zeitraum						
Überarbeitung Siedlungsleitbild	Ab 2025						
<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– IM5.2: Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post- / Beckplatz</li> <li>– GV5.13: Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte</li> </ul>							

<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Abstimmungsanweisung 4.3-6 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Amsteg	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: S3.5: Detailplanung Entwicklungsschwerpunkte – AP URT 4G: S4.5.7: Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Koordination mit der Gemeinde Gurtellen bei der Überarbeitung der kommunalen Siedlungsleitbilder –	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Weiterentwicklung des ESP Arbeitsplatzgebietes Amsteg sind keine zusätzlichen Einzonungen vorgesehen. Die Entwicklung des Gebiets erfolgt im Bestand.	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Mit dem Fahrplanwechsel 2021 wurde das Gebiet Grund neu mit dem Bus mit einem Viertelstundentakt erschlossen und weist grösstenteils über Güteklasse C auf. Aufgrund der trennenden Wirkung der A2 und der Reuss verfügt der westliche Teil jedoch über eine schlechtere ÖV-Anbindung (mehrheitlich Güteklasse D)  Das östliche Teilgebiet ist über die Grundstrasse und die Gotthardstrasse erschlossen. Der westliche Teil ist ebenfalls über die Gotthardstrasse erschlossen bzw. direkt an die A2 angebunden.  Das Gebiet ist südlich über die Gotthardstrasse über eine kantonale Velohauptroute erschlossen. Das Gebiet ist von Norden Osten und Süden ins bestehende Fusswegnetz eingebunden. Die Siedlungen Silenen Dorf und Amsteg liegen in Fusswegdistanz.	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Durch die Weiterentwicklung des Arbeitsplatzgebietes sollen insbesondere im Rahmen der Freiraumgestaltung siedlungsökologische Aspekte berücksichtigt und umgesetzt werden. Nutzungskonflikte durch Betriebe mit starken Lärm- und Staubemissionen sind frühzeitig mit dem Amt für Umwelt zu klären.	
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Dokumente</b>	–	

2.5 S5.5: Siedlungsökologie (mit Teilmassnahmen)

Siedlungsökologie			S5.5
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Siedlung
<b>Federführung</b>		Gemeinde Erstfeld	
<b>Beteiligte</b>		Kanton Uri (ARE)	
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
Dem Thema Siedlungsökologie wurde bei der Siedlungsentwicklung bisher wenig Beachtung geschenkt. Fehlende vernetzende Elemente und zahlreiche versiegelte Flächen im Siedlungsgebiet zeugen davon. Im Hinblick auf die Biodiversitätskrise in der Schweiz und den Klimawandel wird das Thema jedoch immer wichtiger. Das Thema soll bei der Planung darum stärker berücksichtigt werden. Siedlungsökologische Kriterien bei der räumlichen Entwicklung fördern nicht nur die Biodiversität im Siedlungsgebiet, sondern tragen auch zur Siedlungsqualität bei. Begrünte und klimaangepasste Siedlungen stärken somit das Wohlbefinden der Menschen, Tiere und Pflanzen.			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
Die Massnahme enthält folgende Teilmassnahme im Sinne einer Pilotmassnahme und als Grundlage für analoge Projekte in den Agglomerationsgemeinden: <ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Erstfeld: Biodiversitätskonzept</li> </ul>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
Die Massnahme war bereits Teil der dritten Generation des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal. Die damalige Massnahme S3.6 «Konzept Förderung Siedlungsökologie» wurde jedoch nicht umgesetzt. In der vierten Generation war die Siedlungsökologie keine einzelne Massnahme mehr, sondern Bestandteil verschiedener Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (S4.1, L4.1, L4.4, L4.7).			
<b>ÖV-Gütekategorie</b>			
Das Siedlungsgebiet von Erstfeld liegt mehrheitlich in den ÖV-Güterklassen C und D..			
<b>Nutzungsarten</b>			
Die Massnahme führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums und es werden neue Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet geschaffen. Wo öffentliche Räume aufgewertet werden, wird sich die Nutzungsintensität auf moderatem Niveau leicht erhöhen. Es sind jedoch keine nutzungsintensiven Massnahmen vorgesehen.			
<b>Anzahl Einwohner und Beschäftigte</b>			

Auf die Zahl der Einwohner und Beschäftigten hat die Massnahme voraussichtlich keinen Einfluss.			
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>			
Siehe Teilmassnahmen			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
Die Massnahme trägt zur Verbesserung der Siedlungsökologie, des Siedlungsklimas und der Biodiversität im Siedlungsgebiet bei.			
<b>Teilstrategie</b>			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – S2: Siedlungen ökologisch gestalten			
<b>Handlungsbedarf</b>			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Siedlungsökologie und Siedlungsklima – Aufenthaltsqualität und Freiräume			
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>			
Wählen Sie ein Element aus.			
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>			
– WK 2.2: Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen. Dadurch werden die ökologische Vernetzung und die Siedlungsqualität verbessert.			
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>			
– WK 4.2: Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Im Zusammenhang mit dieser Massnahme werden wertvolle sowie naturnahe Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet erhalten und neue geschaffen. Zusätzliche Flächen im Siedlungsraum werden entsiegelt und Elemente zur ökologischen Vernetzung geschaffen.			
<b>Teilmassnahmen</b>			
<b>Übersicht Teilmassnahmen</b>			
<b>Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)</b>	<b>Nummer (5G)</b>	<b>Priorität 5G</b>	<b>Federführung Kosten (exkl. MWST)</b>
Biodiversitätskonzept Erstfeld	S5.5.1	Eigenleistung	Gemeinde Erstfeld
<b>Biodiversitätskonzept Erstfeld</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>
	Gemeinde Erstfeld	Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.	<i>Eigenleistung</i>
<b>S5.5.1</b>	<b>Kurzbeschreibung</b>		
	Die Gemeinde Erstfeld erarbeitet ein Biodiversitätskonzept, welches das gesamte Siedlungsgebiet abdeckt. Das Konzept wird als Ergänzung zum Siedlungsleitbild entworfen, soll sich nebst diesem behördenverbindlichen Charakter aber auch als Grundlage grund-eigentümerverbindlicher Vorgaben in die Nutzungsplanung einfließen. Der inhaltliche Fokus des Konzepts liegt nicht nur auf der Förderung der Biodiversität, sondern auf der Verbesserung der Siedlungsökologie im Allgemeinen. Die Biodiversität wird als zentraler Aspekt der Lebens- und Siedlungsqualität verstanden.		
	Das Konzept ist dreiteilig aufgebaut. Es enthält einen Analyseteil, in dem bestehende Stärken und Schwächen aufgezeigt werden. In einem zweiten Teil wird eine Strategie mit Handlungsfeldern und Zielen formuliert. Im dritten Teil werden schliesslich konkrete Massnahmen zur Verbesserung der Siedlungsökologie aufgezeigt. Als Endprodukt wird zudem eine Broschüre entworfen, in denen die Grundzüge des Konzepts sowie Tipps für die Bevölkerung aufgezeigt werden.		

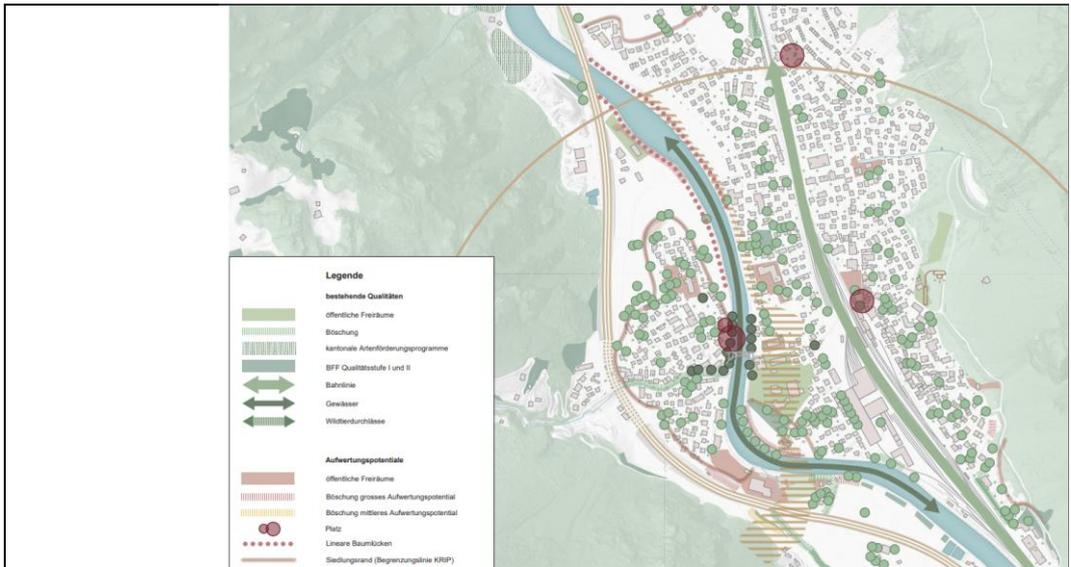


Abbildung: Entwurf Biodiversitätskonzept Erstfeld, Aufwertungspotential.

**Ziel und Wirkung**

Die Erarbeitung des Biodiversitätskonzept bildet eine wichtige Grundlage zur Verbesserung der Siedlungsökologie. Damit steht der Gemeinde erstmals ein Instrument zur Verfügung, um die Themen Biodiversität und Siedlungsökologie in der räumlichen Entwicklung und der Nutzungsplanung zu implementieren.

**Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)**

- Erarbeitung Biodiversitätskonzept (2024/25)
- Erarbeitung Siedlungsleitbild (2024/25)

**Weitere Schritte und Meilensteine**

Meilenstein	Zeitraum
Verabschiedung Biodiversitätskonzept	2025
Umsetzung erster Massnahmen	kontinuierlich
Implementierung Nutzungsplanung	2025-28

**Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)**

L1: Artenförderung und Schutzprogramme in Teilräumen

**Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen**

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

<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme bedarf voraussichtlich keiner Umweltverträglichkeitsprüfung, da keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	– Entwurf Biodiversitätskonzept –

2.6 S5.6: Grün- und Freiräume schaffen (mit Teilmassnahmen)

Grün- und Freiräume schaffen			S5.6
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Dauer-auf-gabe	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Siedlung
<b>Federführung</b>	Gemeinden Altdorf und Flüelen		
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau, Amt für Umwelt		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<p>The map shows the geographical context of the measures. Three specific areas are highlighted in green and labeled with red boxes: 'Seeufer Flüelen' (lakeshore area in Flüelen), 'Grüngürtel Altdorf' (a green belt within the Altdorf settlement), and 'Parkanlage Papilio' (a park area in Altdorf). The map includes contour lines, roads, and various place names like 'Altdorf', 'Flüelen', 'Moosbad', and 'Allmend'.</p>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Im Zuge der Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete erhält das Thema Freiräume und Siedlungsqualität eine wachsende Bedeutung. Denn durch die Siedlungsverdichtung besteht die Gefahr, dass immer mehr Flächen im Siedlungsgebiet versiegelt werden. Dies schmälert die Aufenthaltsqualität und es zeigen sich negative Auswirkungen auf das Siedlungsklima und die Siedlungsökologie. Deshalb wird es für die Gemeinden immer wichtiger, genügend Frei- und Grünräume innerhalb des Siedlungsgebiets zu sichern. Diese tragen gleich in mehrfacher Hinsicht zur Siedlungsqualität bei (Begegnungsorte, Naherholung, Durchgrünung, Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).</p> <p>Die Massnahme war bereits Bestandteil der 3. Generation, damals als S3.6 «Förderung Siedlungsökologie». In der 4. Generation ist die Massnahme als Bestandteil der Teilstrategie S2 «Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln» festgehalten.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
<p>Im Agglomerationsprogramm werden Gebiete bezeichnet, wo qualitativ hochwertige Grün- und Freiräume geschaffen werden können. Für folgende Gebiete existieren konkrete Planungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gemeinde Altdorf: Parkanlage Papilio</li> <li>2. Gemeinde Altdorf: Zusammenhängender Grüngürtel im Siedlungsgebiet</li> <li>3. Gemeinde Flüelen: Entwicklung Seeufer</li> </ol>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
<p>Die vorliegende Massnahme knüpft konzeptionell an die bestehenden Massnahmen und Teilstrategien der dritten und vierten Generation an. Im Vergleich zu den vorherigen Generationen werden mit dieser Massnahme konkrete Gebiete genannt, in denen die Frei- und Grünraumplanung vorangetrieben werden soll.</p>			
<b>ÖV-Gütekategorie</b>			

Die vorgesehene Parkanlage beim Papilio in Altdorf liegt in der ÖV-Güterklasse B. Der Grüngürtel in Altdorf und der Perimeter der Seeufer-Planung in Flüelen liegen in den Kategorien C und D. Es ist davon auszugehen, dass diese Massnahme in der 5. Generation zu keiner Verschiebung der ÖV-Güteklassen führen wird.

#### Nutzungsarten

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

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

#### Anzahl Einwohner und Beschäftigte

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

#### Abstimmung Verkehr und Siedlung

Siehe Teilmassnahmen

#### Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

##### Zukunftsbild und Ziele

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

##### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S2: Siedlungen ökologisch gestalten

##### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Siedlungsökologie und Siedlungsklima
- Aufenthaltsqualität und Freiräume

#### Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV \(S. 43ff\)](#)]

##### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

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

##### WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

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

##### WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

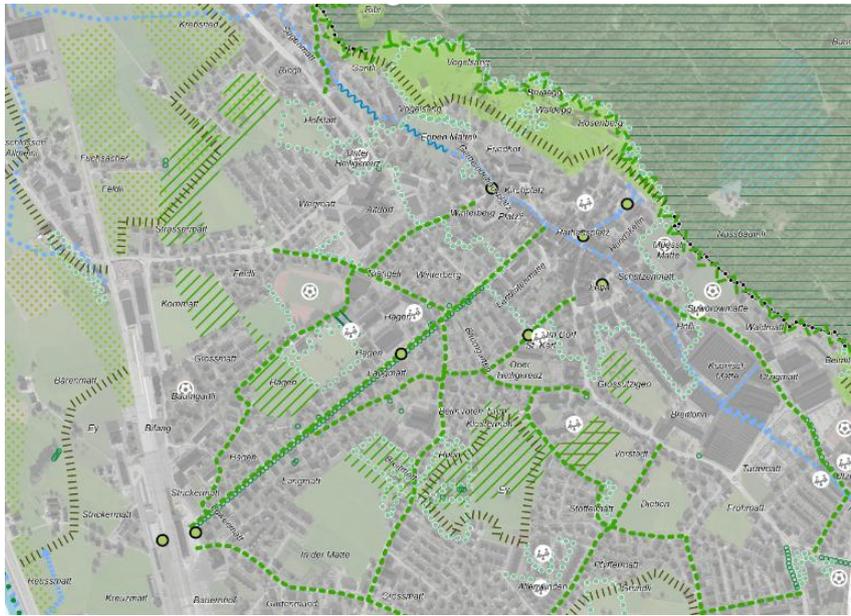
- Im Rahmen der Aufwertung des Seeufers in Flüelen wird die Verkehrssicherheit auf der Seestrasse erhöht. Die Fahrbahn wird redimensioniert und künftig soll Tempo 30 gelten.

##### WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

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

Teilmassnahmen												
Übersicht Teilmassnahmen												
Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	Priorität 5G)	Federführung	Kosten (exkl. MWST)								
Parkanlage Papilio	S5.6.1	A	Gemeinnützige Gesellschaft Uri									
Grüngürtel Altdorf	S5.6.2	Eigenleistung	Gemeinde Altdorf									
Seeufer Flüelen	S5.6.3	A	Gemeinde Flüelen									
Parkanlage Papilio	Federführung	Beteiligte	Priorität 5G									
	Gemeinnützige Gesellschaft Uri	Gemeinde Altdorf, Kanton Uri (ARE, ALA)	A									
<b>S5.6.1</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Südlich angrenzend an das Areal der Stiftung Papilio soll eine neue, öffentliche Parkanlage realisiert werden. Heute wird die Fläche landwirtschaftlich genutzt, der ökologische Wert der Fläche ist jedoch begrenzt. Die Eigentümerin will mit dem Park einen ökologischen Mehrwert schaffen und für die Öffentlichkeit einen Bezug zur Landwirtschaft schaffen. Die Parkanlage wird darum voraussichtlich weiterhin auch als extensive Landwirtschaftsfläche genutzt werden.</p>											
	<p><b>Ziel und Wirkung</b></p> <p>Durch die Massnahme wird ein attraktiver und öffentlich zugänglicher Frei- und Grünraum mitten im Siedlungsgebiet geschaffen. Der ökologische Wert der Fläche wird mit Gehölzbiotopen (Bäume, Hecken), einem Obstgarten und Blumenwiese erhöht. Der Freiraum soll allen Altersgruppen als Erholungsraum dienen können.</p>											
	<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Planungsabsicht Gemeinnützige Gesellschaft Uri (2023)</li> <li>– Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025)</li> <li>– Analyse Umnutzung Parzelle 489 (2024)</li> </ul>											
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Grobe Entwurfsplanung</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Evtl. Teilrevision Nutzungsplanung</td> <td>2027-2028</td> </tr> <tr> <td>Umsetzung</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>				Meilenstein	Zeitraum	Grobe Entwurfsplanung	2025	Evtl. Teilrevision Nutzungsplanung	2027-2028	Umsetzung	2028
Meilenstein	Zeitraum											
Grobe Entwurfsplanung	2025											
Evtl. Teilrevision Nutzungsplanung	2027-2028											
Umsetzung	2028											
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p>											
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen												
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP</b>										

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

<b>Grüngürtel Altdorf</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>								
	Gemeinde Altdorf	Kanton Uri (Aft, ALA)	<i>Eigenleistung</i>								
<b>S5.6.2</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Rund um das Dorfzentrum von Altdorf bestehen heute mehrere landwirtschaftlich genutzte Grünflächen und Landschaftsfenster. Diese gliedern sich wie ein halbkreisförmiges Band um den Siedlungskern und sollen in Form eines langfristigen Grüngürtels erhalten und gleichzeitig für die Bevölkerung erlebbar gemacht werden.</p> <p>Der Grüngürtel um das Dorfzentrum Altdorf wird gesichert und in Wert gesetzt. In Zusammenarbeit mit Grundeigentümern und Landwirten soll der Freiraum erlebbar gemacht werden. Dazu soll festgelegt werden, welche Räume nur betrachtet und welche betreten werden dürfen.</p> 										
	<p><b>Ziel und Wirkung</b></p> <p>Ein durchgängiger Grüngürtel rund um den Dorfkern schafft einen wertvollen und grossflächigen Frei- und Grünraum inmitten des Siedlungsgebiets. Dies fördert die ökologische Vernetzung innerhalb des Siedlungsgebiets. Gleichzeitig können durch eine zurückhaltende Durchwegung des Grüngürtels interessante Verbindungen für den Langsamverkehr und ein niederschwelliges und zentrales Naherholungsgebiet für die Bevölkerung geschaffen werden. Zuletzt schafft der Erhalt der Grünflächen und Landschaftsfenster interessante Sichtbeziehungen und einen Blick ins Grüne für die Anwohner.</p>										
	<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <p>– Festsetzung in Siedlungsleitbild Gemeinde Altdorf (2025)</p>										
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Siedlungsleitbild</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Festsetzung Nutzungsplanung</td> <td>2027-2028</td> </tr> <tr> <td>Kontinuierliche Umsetzung</td> <td>Ab 2028</td> </tr> </tbody> </table>			Meilenstein	Zeitraum	Siedlungsleitbild	2025	Festsetzung Nutzungsplanung	2027-2028	Kontinuierliche Umsetzung	Ab 2028
Meilenstein	Zeitraum										
Siedlungsleitbild	2025										
Festsetzung Nutzungsplanung	2027-2028										
Kontinuierliche Umsetzung	Ab 2028										
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p> <p>– L2: Erhalt und Sanierung von Trockensteinmauern</p>										
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>											
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b>									
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung									
	<p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b></p> <p>– Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie                  – Abstimmungsanweisung 6.2-1 Landwirtschaftsgebiet                  – Abstimmungsanweisung 6.2-2 Sicherung der Fruchtfolgeflächen</p>										

<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal: – AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie – AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln – AP URT 4G: Massnahme S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf: – Austausch mit Grundeigentümern
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Umsetzung der Massnahme sind keine Neueinzonungen erforderlich.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Sollte der Grüngürtel durchwegt werden, können damit neue Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Einfluss auf andere Verkehrsträger hat die Massnahme nicht.
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Die Massnahme beeinflusst je nach Umsetzung die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Siedlungsgebiet. Die Auswirkung einer Nutzung als Naherholungsgebiet auf die landwirtschaftliche Nutzung muss geprüft werden. Furchtfolgefleichen werden durch die Massnahme nicht beansprucht. Zudem fördert die Massnahme den Fuss- und Veloverkehr.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	– Siedlungsleitbild der Gemeinde Altdorf (in Erarbeitung) –

<b>Seeufer Flüelen</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität 5G</b>														
	Gemeinde Flüelen	Kanton Uri (AfT, AfU)	A														
<b>S5.6.3</b>	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Zwischen dem Bahnhofplatz Flüelen und Restaurant Apertura soll der Bereich des Seeufers umgestaltet und aufgewertet werden. Es sind verschiedene Massnahmen geplant, die den Abschnitt zu einem qualitativ hochwertigen öffentlichen Freiraum entwickeln sollen. Geplant sind Zugänge zum See, ein neues Bistro im Bereich der Schiffände, zusätzliche öffentliche Freiräume und Begrünung, eine Aufwertung des Dorfplatzes sowie neue Verbindungen für den Langsamverkehr.</p> 																
	<p><b>Ziel und Wirkung</b></p> <p>Die Umgestaltung und Aufwertung des Seeufers im Westen der Gemeinde schafft neue, wertvolle Freiräume und trägt so massgeblich zur Siedlungsqualität bei. Gleichzeitig bietet sich die Chance, einzelne Uferabschnitte ökologisch aufzuwerten.</p>																
	<p><b>Bisherige Planungsschritte (Planungsstand)</b></p> <p>Entwicklungsplanung Seeufer Etappe 1 (2023)                  Abklärungen und Verhandlungen Grundeigentum                  Volksabstimmung über weiteres Vorgehen, Sicherung Finanzierung Etappe 2 (2024) Abschluss Kaufvertrag mit SGV Holding AG (2025)</p>																
	<p><b>Weitere Schritte und Meilensteine</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Meilenstein</th> <th>Zeitraum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entwicklung 1. Teilgebiete</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Studienauftrag, Beschluss Projekt</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Abschluss Studie</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Volksabstimmung Finanzierung</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung / Baubewilligung</td> <td>2027</td> </tr> <tr> <td>Voraussichtlicher Baubeginn</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>			Meilenstein	Zeitraum	Entwicklung 1. Teilgebiete	2024	Studienauftrag, Beschluss Projekt	2025	Abschluss Studie	2026	Volksabstimmung Finanzierung	2026	Plangenehmigung / Baubewilligung	2027	Voraussichtlicher Baubeginn	2028
Meilenstein	Zeitraum																
Entwicklung 1. Teilgebiete	2024																
Studienauftrag, Beschluss Projekt	2025																
Abschluss Studie	2026																
Volksabstimmung Finanzierung	2026																
Plangenehmigung / Baubewilligung	2027																
Voraussichtlicher Baubeginn	2028																
	<p><b>Abstimmung mit weiteren Massnahmen (fachlich und zeitlich)</b></p>																
<p><b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>																	
<p><b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b></p>	<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Ja  <input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	<p><b>Koordinationsstand KRP (1.1.2025)</b></p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information  <input type="checkbox"/> Vororientierung  <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input type="checkbox"/> Festsetzung</p>															
	<p><b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmungsanweisung 4.2-4 Siedlungsfreiräume und Siedlungsökologie</li> <li>– Abstimmungsanweisung 6.5-3 Öffentlicher Zugang zu den Gewässern</li> </ul>																
<p><b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>	<p>Bezug Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– AP URT 3G: Massnahme S3.6: Förderung Siedlungsökologie</li> <li>– AP URT 4G: Teilstrategie S2: Siedlungen qualitativ hochwertig entwickeln</li> <li>– AP URT 5G: Handlungsbedarf Landschaft: Naturverträgliche Naherholungsgebiete</li> </ul> <p>Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:</p>																

	–
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Für die Umsetzung ist ein Abtausch der Eigentumsverhältnisse verschiedener Parzellen erforderlich. Der Gemeinderat ist hierfür mit den entsprechenden Eigentümern im Austausch. Die Bevölkerung hat dem Kauf der Parzelle Nr. 661 zugestimmt.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Die Massnahme sieht eine Umgestaltung der Seestrasse vor. Die Fahrbahn soll verkleinert werden, zusätzlich ist im Planungssperimeter neu Tempo 30 vorgesehen. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und die Aufwertung des Dorfzentrums rund um die Kirche wird Auswirkungen auf die Parkierungssituation an diesen Orten haben. Die Auswirkungen dieser Massnahmen müssen im Rahmen eines qualitätssteigernden Verfahrens geklärt werden.
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Da im ganzen Projektabschnitt Veränderungen am Seeufer vorgenommen werden, muss die Umweltverträglichkeit der vorgesehenen Massnahmen mit dem Amt für Umwelt geprüft werden.
<b>Dokumente und Daten</b>	
<b>Dokumente</b>	Unterlagen der Gemeinde: Erkenntnisse Workshop, Präsentationen Informationsveranstaltung.

### **3 Massnahmen Verkehr (Übersicht und Pakete mit pauschalen Beiträgen)**

Im Zentrum des Agglomerationsprogramms stehen die Massnahmen im Teil Verkehr. Massnahmen im A- und B-Horizont werden zur Mitfinanzierung durch den Bund beantragt. Eigenleistungen können zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund beitragen. Die Verkehrsmassnahmen sind auf die erwartete Siedlungsentwicklung sowie die vorgeschlagenen Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen abzustimmen.

Neben grösseren und kleineren Einzelmassnahmen gibt es gemäss RPAV sogenannte Massnahmenpakete mit pauschaler Mitfinanzierung. Diese Paketmassnahmen werden pro Leistungseinheit (z.B. Länge, Fläche, Anzahl) mit pauschalen Beiträgen durch den Bund mitfinanziert und müssen sich auf ein Gesamtkonzept stützen. Dieses besteht insbesondere im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) und im kantonalen Verkehrsplan, die auch das kantonale Radwegnetz und die Ausrichtung des Angebots im öffentlichen Verkehr beinhalten. Ein wichtiger Teil des rGVK ist auch die West-Ost-Verbindungsstrasse (Eröffnung Herbst 2025) sowie die dazugehörigen flankierenden Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf die übergeordneten Strassen. Im Jahr 2024 neu erstellt wurde ein Konzept zu den Verkehrsdrehscheiben (VDS) sowie eine flächendeckende Analyse der Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr (inkl. Fusswegerschliessung Bushaltestellen).

### 3.1 Massnahmenübersicht

#### 3.1.1 Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe	FV5.1.1	1201.4.004	Gemeinde Erstfeld	CHF 150'000
Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe	FV5.1.2	1201.4.004	Gemeinde Erstfeld	CHF 200'000
Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach	FV5.1.3	1201.4.044	Amt für Tiefbau	CHF 2'900'000
Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse	FV5.1.4	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 2'000'000
Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof	FV5.1.5	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 2'000'000
Altdorf / Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse	FV5.1.6	1201.4.043	Amt für Tiefbau	CHF 1'500'000
			<b>Total:</b>	<b>CHF 9'350'000</b>

#### 3.1.2 Pauschalmassnahmen Aufwertung / Sicherheit Strassenraum A-Horizont

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Bürglen: Verkehrsberuhigung Schulhausplatz	GV5.1.1	-	Gemeinde Bürglen	CHF 1'000'000
			<b>Total:</b>	<b>CHF 1'000'000</b>

#### 3.1.3 Pauschalmassnahmen Aufwertung / Sicherheit Strassenraum B-Horizont

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd	GV5.2.1	-	Gemeinde Bürglen	CHF 3'000'000
Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf	GV5.2.2	-	Amt für Tiefbau	CHF 500'000
Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden / Gandermatt	GV5.2.3	-	Gemeinde Seedorf	CHF 100'000
			<b>Total:</b>	<b>CHF 3'600'000</b>

**3.1.4 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen A- Horizont**

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Attinghausen: Bushaltestelle Plätzli	ÖV5.1.1	-	Gemeinde Attinghausen	CHF 100'000
Attinghausen: Bushaltestelle Gallried	ÖV5.1.2	-	Gemeinde Attinghausen	CHF 100'000
Bürglen: Bushaltestelle Brügg	ÖV5.1.3	-	Gemeinde Bürglen	CHF 250'000
Schattdorf: Bushaltestelle Adlergartenstrasse	ÖV5.1.4	-	Gemeinde Schattdorf	CHF 300'000
Schattdorf: Bushaltestelle Grund	ÖV5.1.5	-	Gemeinde Schattdorf	CHF 250'000
<b>Total:</b>				<b>CHF 1'000'000</b>

**3.1.5 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen B- Horizont**

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

**3.1.6 Einzelmassnahmen Verkehr**

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

**3.1.7 Eigenleistungen Verkehr**

Name / Bezeichnung (mit Inhalt / Verortung)	Nummer (5G)	ARE-Code bisher (3G/4G)	Umsetzungszeitpunkt	Federführung
Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A	GV5.8	-	2025	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr
Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried	GV5.9	1201.4.008	2028	Gemeinde Schattdorf
Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse	GV5.10	-	2025	Gemeinde Bürglen
Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse	GV5.11	1201.4.013	2026	Amt für Tiefbau
Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze	GV5.12	-	2028	Amt für Raumentwicklung
Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte	GV5.13	-	2026	Amt für Raumentwicklung

## **3.2 Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr**

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

### **3.2.1 A-Horizont**

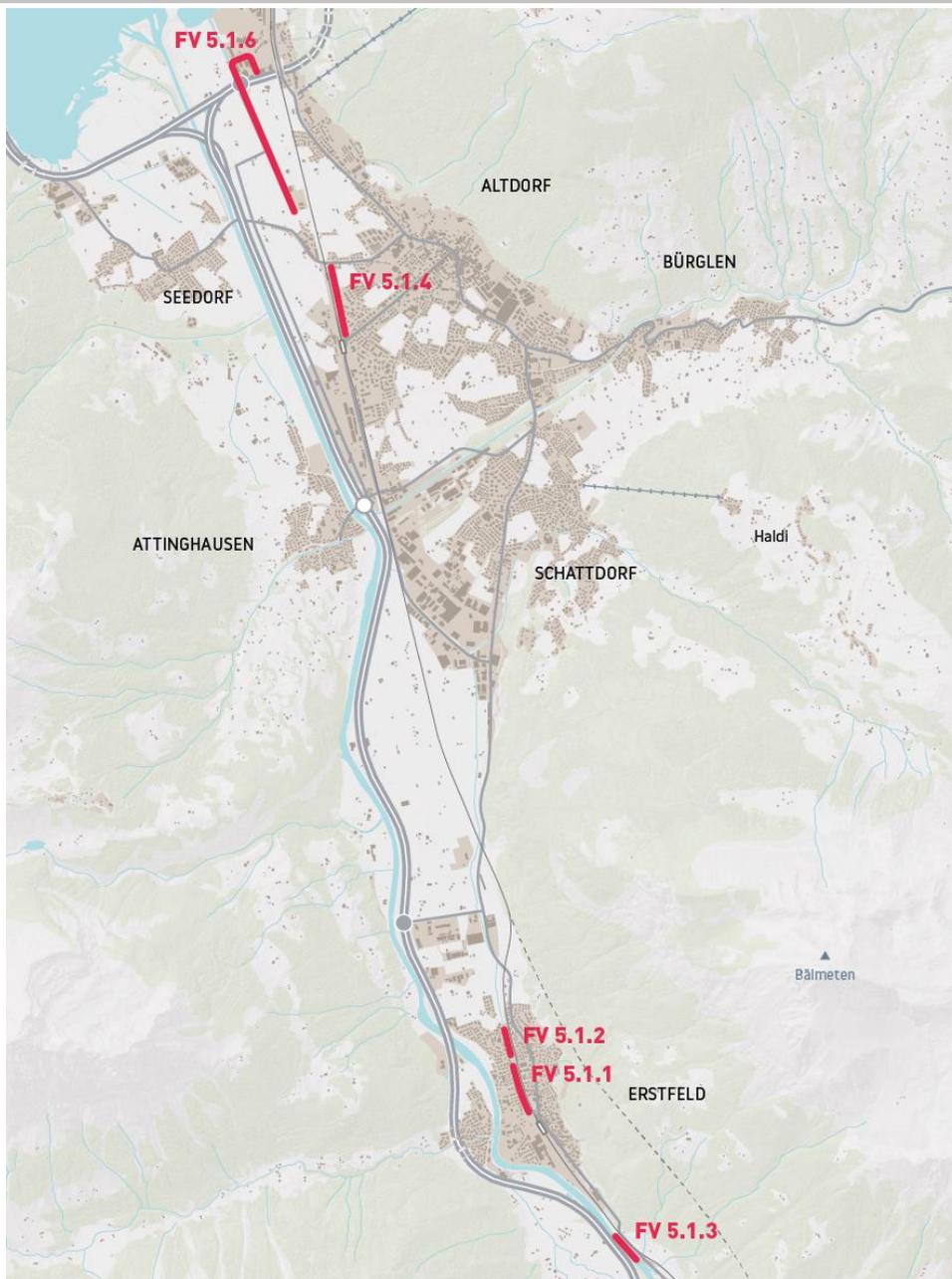
Im A-Horizont sind keine weiteren Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen vorgesehen. Die Trägerschaft konzentriert sich auf die Fertigstellung der Massnahmen der 3. und 4. Generation.

3.2.2 B-Horizont

Pauschalmassnahmen Fuss- und Veloverkehr B-Horizont			FV5.1
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C 1201.4.004 1201.4.043 1204.4.044	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket	<b>Massnahmenart</b> Massnahmenpaket Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Fuss- und Veloverkehr

**Beschreibung**

**Kartografische Darstellung**



**Ausgangslage**

Im unteren Reusstal bestehen sowohl im Fusswegnetz als auch im Velowegnetz diverse Schwachstellen und Sicherheitsdefizite. Durchgehende, attraktive und sichere Verbindungen zu wichtigen Zielen des Veloverkehrs fehlen teilweise gänzlich. Um die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern, sollen Schwachstellen behoben, fehlende Verbindungen ergänzt und die Infrastruktur attraktiver und sicherer werden.

### Konzeption

Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen sowohl im Fuss- als auch Veloverkehr durchgeführt. Die erhobenen Schwachstellen wurden einzeln geprüft und sowohl in ihrer Schwere als auch im Umsetzungshorizont priorisiert. Verschiedene dieser Schwachstellen werden im Rahmen des AP5G behoben. Es handelt sich dabei insbesondere um neue und sicherere Fuss- und Veloverbindungen (vgl. Teilmassnahmen). Die Konzeption beinhaltet die Realisierung neuer Veloinfrastrukturen sowie die Erstellung von Rad- und Gehwegen. Durch die Erweiterung und die Aufwertung der Längsverbindungen können die Anbindung wichtiger Ziele wie Arbeitsplatzgebiete und Bahnhöfe durch den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt, Sicherheitsdefizite behoben und Netzlücken mittelfristig geschlossen werden. Das Massnahmenpaket beinhaltet folgende Teilmassnahmen

- FV5.1.1 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe
- FV5.1.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe
- FV5.1.3 Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach
- FV5.1.4 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Bahnhof – Seedorferstrasse
- FV5.1.5 Altdorf: Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost – Bahnhof
- FV5.1.6 Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse

### Entwicklung seit der vorherigen Generation

Die Teilmassnahme FV 5.1.1 und FV5.1.2 waren im AP4G als Teilmassnahme FV4.2.4, ARE-Code 1201.4.004 im A-Horizont enthalten. Aufgrund der aktuell laufenden und dringenden Infrastrukturprojekte (Neues Schulhaus / Neuse Mehrzweckgebäude inkl. Feuerwehrlokal, Saal und schulergänzenden Tagesstrukturen / Zentrumsentwicklung mit Multimodaler Drehscheibe) geniessen die Massnahmen – trotz hoher Wichtigkeit – aktuell eine geringe Priorität, weshalb diese zeitlich nach hinten, respektive in vorliegendes AP5G als B-Massnahmen verschoben werden sollen.

Die Teilmassnahme FV5.1.3 ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Diese war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.2, ARE-Code 1201.4.044 im B-Horizont (vom Bund in C-Horizont zurückgestuft) enthalten und wird nun im Rahmen des AP5G im B-Horizont umgesetzt.

Die Teilmassnahmen FV 5.1.4, FV 5.1.5 und FV5.1.6 sind Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Diese waren im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.3, ARE-Code 1201.4.043 im B-Horizont enthalten. Für die Umsetzung des Radwegkonzepts stehen dem Kanton Uri nur begrenzte Mittel sowie personelle Ressourcen zur Verfügung. In Anbetracht der Aufgaben aus dem AP 4G, der vordringlichen Realisierung verschiedener Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (FV4.2, ARE-Code 1201.4.004) aus dem A-Horizont sowie der Aufgaben ausserhalb des Agglomerationsprogramms sind die noch verfügbaren Mittel in den kommenden Jahren beschränkt. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Uri entschlossen, die mittelfristigen Veloverkehrsmassnahmen des AP 4G (FV4.3) im B-Horizont zu belassen.

### Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

#### Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahmen tragen dazu bei, dass ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz entsteht. Das umfasst einerseits ein Velowegnetz überkommunaler Bedeutung, welcher die Gemeinden erschliesst und die Siedlungsgebiete untereinander verbindet. Andererseits entsteht innerhalb der Siedlungsgebiete ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz. Weiter wird durch die Bereitstellung einer separaten Veloinfrastruktur getrennt vom motorisierten Verkehr die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aber vor allem der Velofahrenden erhöht. Mit der Bereitstellung von Veloverbindungen zu den Bahnhöfen wird zudem die Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben für den Veloverkehr verbessert.

#### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

#### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Fusswegvernetzung innerhalb der Quartiere
- Verkehrssicherheit
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Multimodalität / Wichtige Umsteigeknoten

### Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV](#) (S. 43ff)]

#### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Die Zugänglichkeit der multimodalen Drehscheiben wird für den Veloverkehr verbessert

– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schliessung von Netzlücken im kantonalen sowie im kommunalen Velowegnetz, Verdichtung des Fusswegnetzes

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:**

– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch die Erstellung einer separaten Veloinfrastruktur, wird der Veloverkehr vom motorisierten Verkehr getrennt bzw. muss nicht mehr im Mischverkehr abgewickelt werden

**Planungsstand und Finanzierung**

Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Laufmeter (FVV)		280+245+320+550+1000+1370 = 3085	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 9'350'000	CHF 7'120'000	CHF 2'130'000	0
Bemerkungen: ---				

**Dokumente und Daten**

<b>Quantitative Angaben</b>	– Mitgereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.
<b>Dokumente</b>	– Radwege im Kanton Uri (Baudirektion UR 2019) – Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal (Aft 2016) – Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)

**Teilmassnahmen**

FV5.1.1	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MWST)
Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 1. Etappe	Gemeinde Erstfeld	SBB, Gemeindewerke Erstfeld	CHF 150'000

FV5.2.1 Erstfeld Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1. Etappe)



**Kurzbeschreibung**

In der ersten Etappe wird der bestehende Dayweg von der Schlossbergstrasse bis zum Höweg zum Fuss- und Veloweg um ca. 1.2 m auf 2.4 bis 2.5 m verbreitert. Die bestehende Bahnböschung muss hierfür teilweise aufgeschüttet werden. Es entsteht eine neue und direkte, vom MIV getrennte Anbindung an das Bahnhof- und Schulareal.

*Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.2.4, ARE-Code 1201.4.004 enthalten. Vgl. Kapitel XY Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.*

<b>Leistungseinheit</b> Laufmeter FVV	<b>Anzahl</b> 280
<b>Meilensteine</b> Durchführung Testplanung: 2021-2023 Machbarkeit / Vorprojekt: 2029/2030 Bauprojekt und Genehmigung: 2030 Ausführung: ab 2032	<b>Finanzierungsschlüssel</b> Gemeinde: CHF 150'000 (100 %)

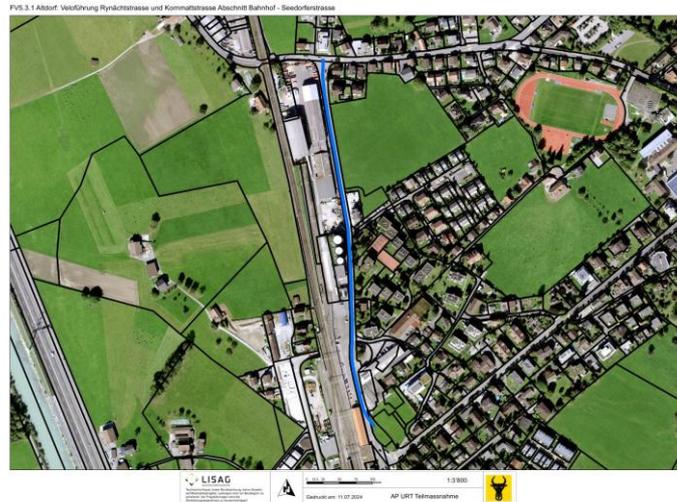
<p><b>FV5.1.2</b></p> <p>Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg, 2. Etappe</p>	<p><b>Federführung</b></p> <p>Gemeinde Erstfeld</p>	<p><b>Beteiligte</b></p> <p>SBB, Gemeindewerke Erstfeld</p>	<p><b>Kosten (exkl. MWST)</b></p> <p>CHF 200'000</p>
	<p><small>FV5.2 Erstfeld Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (2. Etappe)</small></p>  <p><small>LISAG Geodaten 1:1000 Gebäude von 11/17/2024 AP URT Teilmassnahme</small></p>		
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>In der zweiten Etappe wird der Fuss- und Veloweg Dayweg vom Höheweg bis zum Wasserschaftsweg über 245 m verlängert und auf eine Breite von 2.4 m ausgebaut. Zusammen mit der ersten Etappe (vgl. FV51.1) wird eine Lücke im bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetz von Erstfeld geschlossen. Eine attraktive, sichere und vom MIV getrennte Verbindung an das Bahnhof- und Schulareal entsteht.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.2.4, ARE-Code 1201.4.004 enthalten. Vgl. Kapitel XY Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
<p><b>Leistungseinheit</b></p> <p>Laufmeter FVV</p>		<p><b>Anzahl</b></p> <p>245</p>	
<p><b>Meilensteine</b></p> <p>Durchführung Testplanung: 2021-2023 Machbarkeit / Vorprojekt: 2029/2030 Bauprojekt und Genehmigung: 2031 Ausführung: ab 2032</p>		<p><b>Finanzierungsschlüssel</b></p> <p>Gemeinde: CHF 200'000 (100 %)</p>	

<b>FV5.1.3</b>  Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach	<b>Federführung</b> Kanton Uri (AfT)	<b>Beteiligte</b> Gemeinden Erstfeld und Silenen	<b>Kosten (exkl. MWST)</b> CHF 2'900'000
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <p style="font-size: 8px; margin: 0;">FV5.1.3 Erstfeld/Silenen: Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch - Plattentalbach</p>  </div> <div style="flex: 0.5; font-size: 8px; margin-left: 5px;"> <p>LISAG                  Landschaftsplanung                  und                  Raumplanung                  Kanton Uri                  Gotthardstrasse                  AP URT Teilmassnahme                  11/2024</p> </div> </div>		
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Durch den Ausbau des bestehenden Trottoirs zum kombinierten Rad-/Gehweg wird die Infrastrukturlücke auf der Veloverbindung Reussdammweg geschlossen. Es entsteht eine durchgehende und sichere Veloverbindung zwischen Erstfeld und Silenen mehrheitlich abseits bzw. getrennt vom motorisierten Verkehr auf der Kantonsstrasse.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war als Teilmassnahme im AP4G FV4.3.2, ARE-Code 1201.4.044 enthalten.</i></p> <p><i>Hinweis: Der im Prüfbericht AP4G bemängelte Konflikt mit einem bestehenden überregionalen Wildtierkorridor (UR-01) wurde geprüft: Im Bereich der aktuell bestehenden Netzlücke Steinbruch – Plattentalbach ist die Kantonsstrasse talseits gegen die Reuss auf einem kurzen Abschnitt durch eine hohe Stützmauer statisch abgestützt. Der Wildwechsel kann in diesem Abschnitt topographisch bedingt nicht stattfinden. Der Wildwechsel funktioniert vor und nach der Stützmauer. Das Amt für Jagd und Forst schätzt die geplante Verbreiterung nicht als Verschlechterung der Durchgängigkeit für Wildtiere ein. Im Rahmen der weiteren Massnahmenplanung wird das Amt für Jagd und Forst, AFJ weiterhin beigezogen werden.</i></p>			
<b>Leistungseinheit</b> Laufmeter FVV		<b>Anzahl</b> 320	
<b>Meilensteine</b> Schwachstellenanalyse: 2024 Vorprojekt: 2028+ Projektierung: 2032-2036		<b>Finanzierungsschlüssel</b> Kanton: CHF 2'320'000 (80 %) Gemeinde Erstfeld: CHF 290'000 (10 %) Gemeinde Silenen: CHF 290'000 (10 %)	

**FV5.1.4**

Altdorf: Veloführung  
Rynächtstrasse und  
Kornmattstrasse Abschnitt  
Bahnhof – Seedorferstrasse

Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MWST)
Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Altdorf	CHF 2'000'000



**Kurzbeschreibung**

Im Streckenabschnitt zwischen Seedorferstrasse und dem Bahnhofplatz ist die Fahrbahnbreite für Velos im Mischverkehr bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 km/h nicht normgerecht. Durch den Ausbau des Strassenabschnitts wird die subjektive Sicherheit der Velofahrenden entlang dieser kantonalen Velohauptverbindung verbessert.

*Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestandteil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.1, ARE-Code 1201.4.043 enthalten. Die Massnahme wurde in die beiden Massnahmen FV5.1.4 und FV5.1.5 unterteilt. Vgl. Kapitel XY Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.*

Leistungseinheit	Anzahl
Laufmeter FVV	550
Meilensteine	Finanzierungsschlüssel
Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025 Projektierung: 2032-2036	Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde: CHF 400'000 (20 %)

**FV5.1.5**

Altdorf: Veloführung  
Rynächtstrasse und  
Kornmattstrasse Abschnitt  
Wysshus Ost – Bahnhof

Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MWST)
Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Altdorf	CHF 2'000'000



<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Fahrbahnbreite des südlichen Streckenabschnitts zwischen Kreisel Wyss- hus Ost und dem Bahnhofplatz ist für Velos im Mischverkehr bei einer signali- sierten Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. 60 km/h nicht normgerecht. Die subjektive Sicherheit der Radfahrer wird durch den Ausbau des Strassenab- schnitts verbessert.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestand- teil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.1, ARE-Code 1201.4.043 enthalten. Die Massnahme wurde in die beiden Massnahmen FV5.1.4 und FV5.1.5 unter- teilt. Vgl. Kapitel XY Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
<p><b>Leistungseinheit</b></p> <p>Laufmeter FVV</p>		<p><b>Anzahl</b></p> <p>1'000</p>	
<p><b>Meilensteine</b></p> <p>Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2026 Projektierung: 2032-2036</p>		<p><b>Finanzierungsschlüssel</b></p> <p>Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde: CHF 400'000 (20 %)</p>	
<p><b>FV5.1.6</b></p> <p>Altdorf / Flüelen: Erstellung Rad- /Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse</p>	<p><b>Federführung</b></p> <p>Kanton Uri (AfT)</p>	<p><b>Beteiligte</b></p> <p>Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinden Flüelen und Altdorf</p>	<p><b>Kosten (exkl. MWST)</b></p> <p>CHF 2'000'000</p>
	<p><small>FV5.1.6 Flüelen: Erstellung Rad-/Gehweg Giessenstrasse und Allmendstrasse</small></p> 		
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Giessenstrasse ist zwischen ARA und Allmendstrasse sehr schmal aus- gestaltet (1.5 m). Begegnungsfälle sind nicht gegeben, es entstehen Kon- flikte. Das bestehende Trottoir und der Pfad entlang der Giessenstrasse zwi- schen ARA und Kreisel werden zu einem Rad-/Gehweg ausgebaut. Weiter wird der Autobahnanschluss und die Weilerzufahrt für Fuss- und Veloverkehr sicher gestaltet.</p> <p><i>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Teilmassnahme ist Bestand- teil des kantonalen Radwegkonzepts. Die vorliegende Massnahme war im AP4G als Teilmassnahme FV4.3.3, ARE-Code 1201.4.043 enthalten vgl. Ka- pitel XY Umsetzungscontrolling im Hauptbericht.</i></p>			
<p><b>Leistungseinheit</b></p> <p>Laufmeter FVV</p>		<p><b>Anzahl</b></p> <p>1'400</p>	
<p><b>Meilensteine</b></p> <p>Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2026 Projektierung: 2032-2036</p>		<p><b>Finanzierungsschlüssel</b></p> <p>Kanton: CHF 1'600'000 (80 %) Gemeinde Flüelen: CHF 200'000 (10 %) Gemeinde Altdorf: CHF 200'000 (10 %)</p>	

### 3.3 Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum

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

#### 3.3.1 A-Horizont

Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum A-Horizont			GV5.1
<b>Priorität AP 5G</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Massnahmenart</b> Massnahmenpaket Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung und Sicherheit Strassenverkehr
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
Im Rahmen des AP5G wurde eine systematische Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Diverse Schwachstellen und Sicherheitsdefizite wurden ermittelt und hinsichtlich ihrer Schwere priorisiert. Die Schwachstellen im Strassenraum schränken die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aber hauptsächlich im Fuss- und Veloverkehr ein.			
<b>Konzeption</b>			
Verschiedene Schwachstellen im Strassenraum können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen behoben werden. Dabei handelt es sich um Geschwindigkeitsreduktionen und Platzgestaltungen. Das Massnahmenpaket beinhaltet die folgende Teilmassnahme: – GV5.1.1 Bürglen: Verkehrsberuhigung Schulhausplatz			

<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>				
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>				
Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Strassenräume im Siedlungsgebiet (v.a. im Wohngebiet) siedlungsverträglich gestaltet und wenn nötig temporeduziert sind. Weiter wird durch die Massnahmen die Verkehrssicherheit sowie die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum verbessert. Die Massnahme Aufwertung Schulhausareal führt zusätzlich dazu, dass das Zentrumsgebiet umfeld- und umweltverträglich gestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht wird. Die Ortsbildqualitäten werden dabei erhalten bzw. weiter gestärkt.				
<b>Teilstrategie</b>				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten</li> <li>– FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum</li> </ul>				
<b>Handlungsbedarf</b>				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufenthaltsqualität und Freiräume</li> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Gestaltung Strassenräume</li> </ul>				
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>				
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>				
– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Temporeduktion verbessert die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und verbessert die Sicherheit im Strassenraum				
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>				
– WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vermindert die Lärmemissionen im Wohnquartier				
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Quadratmeter Umsetzungsbereich (oder: Länge*10m) (BGK)		7169	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 1'000'000		CHF 1'000'000	
	Bemerkungen:			
<b>Dokumente und Daten</b>				
Quantitative Angaben	–			
Dokumente	–			

Teilmassnahmen			
<b>GV5.1.1</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft)	CHF 1'000'000
<b>Bürglen: Verehrsberuhigung Schulhausareal</b>			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b>                      Das Schulhausareal Bürglen besteht heute zum grossen Teil aus einem befestigten Platz mit wenig Grünflächen, wobei zusätzlich die Zufahrt zur Postfiliale über den Schulhausplatz führt. Im Rahmen einer Umgestaltung des Schulhausareals wird der Platz als Begegnungszone signalisiert und markiert.</p>		
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>	
Quadratmeter Umsetzungsbereich V		7'169	
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
Bauprojekt: 2025 Urnenabstimmung: 2025 Ausführungsprojekt inkl. Genehmigungsverfahren: 2025 Umsetzung: 2026		Gemeinde: CHF 1'000'000 (100 %)	

3.3.2 B-Horizont

Pauschalmassnahmen Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum B-Horizont			GV5.2
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Massnahmenart</b> Massnahmenpaket Verkehr  <b>Massnahmekategorie</b> Aufwertung und Sicherheit Strassenverkehr
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
Im Rahmen des AP5G wurde eine systematische Schwachstellenanalyse für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Diverse Schwachstellen und Sicherheitsdefizite wurden ermittelt und hinsichtlich ihrer Schwere priorisiert. Die Schwachstellen im Strassenraum schränken die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aber hauptsächlich im Fuss- und Veloverkehr ein.			

<b>Konzeption</b>				
<p>Verschiedene Schwachstellen im Strassenraum können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen behoben werden. Dabei handelt es sich um Geschwindigkeitsreduktionen und Platzgestaltungen.</p> <p>Das Massnahmenpaket beinhaltet die folgenden Teilmassnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– GV5.2.1 Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd</li> <li>– GV5.2.2 Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf</li> <li>– GV5.2.3 Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden/Gandermatt</li> </ul>				
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>				
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>				
<p>Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Strassenräume im Siedlungsgebiet (vor allem im Zentrum) siedlungsverträglich gestaltet sind. Weiter werden durch die Massnahmen die Verkehrssicherheit sowie die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum verbessert. Das Zentrumsgebiet wird umfeld- und umweltverträglich gestaltet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Die Ortsbildqualitäten werden dabei erhalten bzw. weiter gestärkt.</p>				
<b>Teilstrategie</b>				
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert bestreben und gestalten</li> <li>– FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum</li> </ul>				
<b>Handlungsbedarf</b>				
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufenthaltsqualität und Freiräume</li> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Gestaltung Strassenräume</li> </ul>				
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>				
<p><b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Atdorf dient zusätzlich als flankierenden Massnahme zur WOV. Durch die Verkehrsberuhigung wird der Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und der Ortskern so weit möglich vom Durchgangsverkehr befreit</li> <li>– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Durch die Einführung der Begegnungszone wird die Längsverbinding sowie Querbarkeit der Strasse für den Fussverkehr verbessert</li> </ul> <p><b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Temporeduktion verbessert die Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und verbessert die Sicherheit im Strassenraum</li> </ul>				
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Quadratmeter Umsetzungsbereich (oder: Länge*10m) (BGK)		3800	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 3'600'000	CHF 450'000	CHF 3'150'000	
Bemerkungen: ---				
<b>Dokumente und Daten</b>				
Quantitative Angaben	–			
Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (2024)</li> <li>– Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld (2022)</li> <li>– Machbarkeitsstudie (2025)</li> </ul>			

Teilmassnahmen			
<b>GV5.2.1</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft)	CHF 3'000'000
<b>Bürglen: Umgestaltung Bürglen Süd</b>			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Aufgrund der zu schmalen Fahrbahnbreite im Bereich Kirchplatz-Gosmermark, der Gefahrenbelasteten Einmündung vom Kirchplatz in die Kantonsstrasse und den Planungen des QPG Pfarmätteli wird der Strassenzug neugestaltet. Durch ein Einbahnregime soll die Verkehrssicherheit der Erschliessung verbessert werden. Die konkrete Gestaltung des Strassenraums wird im Rahmen der Erarbeitung eines Vorprojekts geklärt.</p>		
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>	
Quadratmeter Umsetzungsbereich		123	
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
Erarbeitung Siedlungsleitbild: 2025		Gemeinde: CHF 3'000'000	
<b>GV5.2.2</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Kanton Uri (Aft)	Gemeinde Erstfeld	CHF 500'000
<b>Erstfeld: Gotthardstrasse Oberdorf</b>			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Entlang der Gotthardstrasse im Bereich Oberdorf ist aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse und engen Bebauung Konfliktpotential vorhanden. Mit dem Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit kann die Fahrbahn verschmälert und das einseitig bestehende Trottoir verbreitert werden. Die unübersichtlichen Ausfahrten der Gassen werden entschärft.</p>		
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>	
Quadratmeter Umsetzungsbereich		800	
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
Testplanung: 2022 Machbarkeitsstudie: 2025		Kanton: CHF 450'000 (90%) Gemeinde: CHF 50'000 (10%)	

<b>GV5.2.3</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Seedorf	---	CHF 100'000
<b>Seedorf: Verkehrsberuhigung Wyden/Gandermatt</b>			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>In Seedorf existieren mit der Unteren Feldgasse, der Oberen Feldgasse/Blumenfeldstrasse und der Bodenwald-/Studenstrasse bereits Tempo 30- bzw. mit der Wydenmatt eine Begegnungszone. Durch die Massnahme werden die Seedorfer Wohnquartiere flächendeckend verkehrsberuhigt. Im Laufe der Massnahmenerarbeitung wird ein Variantenentscheid zwischen Tempo 30- oder Begegnungszone gefällt. Aufgrund der Abhängigkeit mit der Verkehrsberuhigung der Kantonsstrasse wird die Massnahme im B-Horizont ausgeführt.</p>		
	<b>Leistungseinheit</b>	<b>Anzahl</b>	
	Quadratmeter Umsetzungsbereich	2'900 – punktuelle Massnahmen	
	<b>Meilensteine</b>	<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
	Projektierung: 2025 Realisierung: 2032	Gemeinde: CHF 100'000 (100 %)	

### 3.4 Pauschalmassnahmen Aufwertung Haltestellen Bus

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

#### 3.4.1 A-Horizont

Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur A-Horizont			ÖV5.1
<b>Priorität AP 5G</b>	<b>Priorität 4G ARE-Code</b>	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b>	<b>Massnahmenart</b>
<input checked="" type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> A	Massnahmenpaket Verkehr
<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> B	
<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> C	<b>Massnahmenkategorie</b>
<input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestelle
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
Grafik folgt			
<b>Ausgangslage</b>			
Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Dabei wurden bei verschiedenen Bushaltestellen im Agglomerationsperimeter Defizite in der Sicherheit sowie Zugänglichkeit erhoben.			
<b>Konzeption</b>			
Defizite in Sicherheit und Zugänglichkeit können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen des Strassenraums sowie Erstellung von Querungen behoben werden. Ausserdem müssen die Bushaltestelle nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG baulich angepasst werden, so dass mobilitätseingeschränkte den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Die Anpassungen gemäss BehiG sind nicht Bestandteil der aufgeführten Kosten.			
Das Massnahmenpaket beinhaltet die folgenden Teilmassnahmen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– ÖV5.1.1 Attinghausen: Bushaltestelle Plätzli</li> <li>– ÖV5.1.2 Attinghausen: Bushaltestelle Galliried</li> <li>– ÖV5.1.3 Bürglen: Bushaltestelle Brügg</li> <li>– ÖV5.1.4 Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten</li> <li>– ÖV5.1.5 Schattdorf: Bushaltestelle Grund</li> </ul>			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr gewährleistet und die Ausgestaltung der Bushaltestelle gut ist. Dadurch wird die Benutzerfreundlichkeit des ÖV gesteigert. Die Sicherheit für den Fussverkehr wird im Rahmen dieser Massnahmen verbessert.			
<b>Teilstrategie</b>			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern</li> <li>– FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> </ul>			
<b>Handlungsbedarf</b>			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fusswegvernetzung innerhalb Quartiere</li> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Fussverkehr</li> <li>– Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten</li> </ul>			
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>			
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>			

- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Zugänglichkeit des ÖV wird verbessert, die Aufenthaltsqualität an den ÖV-Haltestellen wird erhöht
- WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Die Erreichbarkeit der Haltestellen wird für den Fussverkehr gewährleistet

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:**

- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Sicherheit für die ÖV-Nutzenden wird erhöht

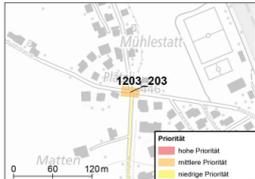
**Planungsstand und Finanzierung**

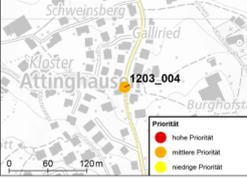
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Anzahl Haltestellen		5	
Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte
	CHF 1'000'000		CHF 1'000'000	
Bemerkungen: ---				

**Dokumente und Daten**

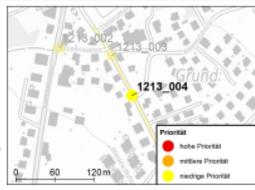
Quantitative Angaben	–
Dokumente	– Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal (2024)

**Teilmassnahmen**

ÖV5.1.1	Federführung	Beteiligte	Kosten (exkl. MWST)								
Attinghausen, Plätzli	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (Aft)	CHF 100'000								
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Nr: 1203_203</td> <td style="width: 30%;">Gemeinde: Attinghausen</td> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 20%; background-color: #FFD700; text-align: center;">mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Ortsbezeichnung: Reussstrasse / Feldstrasse</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>				Nr: 1203_203	Gemeinde: Attinghausen		mittlere Priorität	Ortsbezeichnung: Reussstrasse / Feldstrasse			
Nr: 1203_203	Gemeinde: Attinghausen		mittlere Priorität								
Ortsbezeichnung: Reussstrasse / Feldstrasse											
<p><b>Schwachstelle</b></p> <p><b>Art der Schwachstelle:</b> andere</p> <p><b>Querung:</b> mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit</p> <p><b>Längsverbindung:</b> fehlende Längsverbindung</p> <p><b>Gestaltung:</b> mangelhafter Warteraum</p> <p><b>Sicherheit:</b> Konfliktstelle MIV</p> <p><b>Orientierung:</b></p> <p><b>Defizitbeschreibung:</b> Überdimensionierter verkehrsorientierter Knoten, Längsverbindung baulich nicht abtrennt (überfahrbar), fehlender Warteraum, Bushaltestelle, Randabschluss mangelhaft (nicht ertastbar)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 60%;">  <p style="font-size: small;">XY 2690660, 1191293 <a href="#">Link auf map.geo.admin</a> Datum: 20.06.2024</p> </div> <div style="width: 35%;">  </div> </div>											
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Bushaltestelle Plätzli liegt im Knoten Reussstr. / Feldstrasse, eine Haltekante ist nicht vorhanden. Weiter besteht kein befestigter, baulich abgetrennter, geschützter Wartebereich, wodurch ÖV-Nutzende auf der Grünfläche oder im Strassenraum warten müssen. Gesamte Kreuzung (inkl. Haltestelle) wird in Bezug auf die Verkehrssicherheit überprüft und verbessert.</p>											
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>									
Anzahl Haltestellen		1									
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>									
Schwachstellenanalyse: 2024		Gemeinde: CHF 100'000 (100 %)									
Massnahmenerarbeitung: 2026+											
Erstellung Konzept frühestens ab Jahr 2026											
Umsetzung ab 2028											

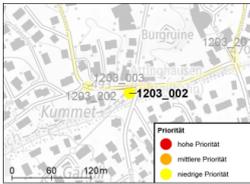
<b>ÖV5.1.2</b> Attinghausen, Galliried	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (Aft)	CHF 100'000
Nr: 1203_004		Gemeinde: Attinghausen	mittlere Priorität
		Ortsbezeichnung: Walter-Fürststrasse	
<b>Schwachstelle</b>			
<b>Art der Schwachstelle: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

<p><b>ÖV5.1.3</b></p> <p>Bürglen, Bushaltestelle Brügg inkl. Prüfung von Fahrregime</p>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Bürglen	Kanton Uri (Aft)	CHF 250'000
<p><b>Kurzbeschreibung</b></p> <p>Die Bushaltestelle Brügg dient der ÖV-Erschliessung der Seilbahnen und ist lokale Drehscheibe Freizeit. Aktuell bestehen keine Haltekannten und kein geschützter, baulich abgetrennter Wartebereich. Aktuell erfolgt die Busausfahrt über die Schächen-Brücke. Mit Zustandserfassung und -beurteilung der Brücke prüft die Gemeinde eine Anpassung des Verkehrsregimes sowie eine mögliche Neuordnung und Aufwertung der bestehenden Haltestelle.</p>			
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>	
Anzahl Haltestellen		1	
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
Gesamtrevision Ortsplanung: 2025 Zustandserfassung und -beurteilung: 2025 Umsetzung ab 2028		Gemeinde: CHF 250'000 (100 %)	
<p><b>ÖV5.1.4</b></p> <p>Schattdorf: Bushaltestelle Adlergarten</p>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
	Gemeinde Schattdorf	Kanton Uri (Aft)	CHF 300'000
<p>Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal</p> <p>Nr: <b>1213_011</b>    <b>Gemeinde:</b> Schattdorf    <b>mittlere Priorität</b></p> <p><b>Ortsbezeichnung:</b> Adlergartenstrasse</p>			
<p><b>Schwachstelle</b></p> <p><b>Art der Schwachstelle:</b> Bushaltestelle</p> <p><b>Querung:</b></p> <p><b>Längsverbinding:</b></p> <p><b>Gestaltung:</b> mangelhafter Wartebereich</p> <p><b>Sicherheit:</b> Konfliktstelle Fussverkehr</p> <p><b>Orientierung:</b></p> <p><b>Strassenklassierung:</b></p> <p><b>Sign. Geschwindigkeit:</b> 50 km/h</p> <p><b>Defizitbeschreibung:</b> Wartebereich zu schmal ausgestaltet (Engstelle &lt; 1m)</p>			

			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b> Die Warteräume der Bushaltestellen sind mangelhaft da schmal ausgestaltet, es entstehen Konflikte zwischen Wartenden und Vorbeigehenden. Der Trottoirabschnitt ist nicht für alle Personen passierbar (Engstelle &lt; 1.0 m). Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 und der Strassensanierung ist die Haltestelle als vollständige Fahrbahnhaltestelle auszugestalten</p>		
	<p><b>Leistungseinheit</b> Anzahl Haltestellen</p>	<p><b>Anzahl</b> 2</p>	
	<p><b>Meilensteine</b> Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab 2028</p>	<p><b>Finanzierungsschlüssel</b> Gemeinde: CHF 300'000 (100 %)</p>	
<p><b>ÖV5.1.5</b>  Schattdorf: Bushaltestelle Grund</p>	<p><b>Federführung</b> Gemeinde Schattdorf</p>	<p><b>Beteiligte</b> Kanton Uri (Aft)</p>	<p><b>Kosten (exkl. MWST)</b> CHF 250'000</p>
	<p>Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal</p> <p>Nr: 1213_004    Gemeinde: Schattdorf    <span style="background-color: yellow; padding: 2px;">niedrige Priorität</span></p> <p>Ortsbezeichnung: Dorfstrasse</p> <hr/> <p><b>Schwachstelle</b></p> <p>Art der Schwachstelle: Bushaltestelle          Querung: fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit          Längsverbinding: Längsverbinding schmal (1.70 - 2.00 m)          Gestaltung: mangelhafter Warteraum          Sicherheit: Konfliktstelle ÖV          Orientierung:          Defizitbeschreibung: Warteraum zu schmal ausgestaltet, fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit bei Bushaltestelle</p> <div style="text-align: right;">  <p>XY 2892551, 1191548    <a href="#">Link auf map.geo.admin</a> Datum: 24.06.2024</p> </div>		
			
	<p><b>Kurzbeschreibung</b> Der Warteraum ist zu schmal ausgestaltet, wodurch Konflikte zwischen Wartenden und Vorbeigehenden entstehen. Weiter fehlt eine punktuelle Querungsmöglichkeit, um den Zugang zu den Haltekannten für den Fussverkehr zu gewährleisten.</p>		
	<p><b>Leistungseinheit</b> Anzahl Haltestellen</p>	<p><b>Anzahl</b> 2</p>	
	<p><b>Meilensteine</b> Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab 2028</p>	<p><b>Finanzierungsschlüssel</b> Gemeinde: 250'000(100 %)</p>	

3.4.2 B-Horizont

Pauschalmassnahmen Bus- / ÖV-Infrastruktur B-Horizont			ÖV5.2	
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <i>Kein ARE-Code; Neues Massnahmenpaket</i>	<b>Massnahmenart</b> Massnahmenpaket Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestelle	
<b>Beschreibung</b>				
<b>Kartografische Darstellung</b>				
Grafik folgt				
<b>Ausgangslage</b>				
Im Rahmen des AP5G wurden systematische Schwachstellenanalysen für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Dabei wurden bei verschiedenen Bushaltestellen im Agglomerationsperimeter Defizite in der Sicherheit sowie Zugänglichkeit erhoben.				
<b>Konzeption</b>				
Defizite in Sicherheit und Zugänglichkeit können durch die Umsetzung von Aufwertungs- und Gestaltungsmaßnahmen des Strassenraums sowie Erstellung von Querungen behoben werden. Ausserdem müssen die Bushaltestelle nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG baulich angepasst werden, so dass mobilitätseingeschränkte den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können. Die Anpassungen gemäss BehiG sind nicht Bestandteil der aufgeführten Kosten. Das Massnahmenpaket beinhaltet die folgenden Teilmassnahmen:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV5.2.1 Attinghausen: Bushaltestelle Seilbahn</li> <li>- ÖV5.2.2 Bürglen: Bushaltestelle Dorf</li> </ul>				
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>				
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>				
Die Massnahmen tragen dazu bei, dass die Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr gewährleistet und die Ausgestaltung der Bushaltestelle gut ist. Dadurch wird die Benutzerfreundlichkeit des ÖV gesteigert. Die Sicherheit für den Fussverkehr wird im Rahmen dieser Massnahmen verbessert.				
<b>Teilstrategie</b>				
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern</li> <li>- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> </ul>				
<b>Handlungsbedarf</b>				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fusswegvernetzung innerhalb Quartiere</li> <li>- Verkehrssicherheit</li> <li>- Fussverkehr</li> <li>- Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten</li> </ul>				
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>				
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Die Zugänglichkeit des ÖV wird verbessert, die Aufenthaltsqualität an den ÖV-Haltestellen wird erhöht</li> <li>- WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Die Erreichbarkeit der Haltestellen wird für den Fussverkehr gewährleistet</li> </ul>				
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Sicherheit für die ÖV-Nutzenden wird erhöht</li> </ul>				
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>				
Leistungseinheiten	Leistungseinheit		Anzahl / Einheit	
	Anzahl Haltestellen		8	
	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b>	<b>Dritte</b>

<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel</b> (exkl. MWSt.)	<b>CHF 600'000</b>	<b>CHF 500'000</b>	<b>CHF 100'000</b>
	Bemerkungen: ---		
<b>Dokumente und Daten</b>			
<b>Quantitative Angaben</b>	-		
<b>Dokumente</b>	- Schwachstellenanalyse Fussverkehr Unteres Reusstal (2024)		
<b>Teilmassnahmen</b>			
<b>ÖV5.2.1</b>	<b>Federführung</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Kosten (exkl. MWST)</b>
Attinghausen, Seilbahn / Brüsti	Gemeinde Attinghausen	Kanton Uri (AfT)	CHF 100'000
<b>Nr:</b> 1203_002 <b>Gemeinde:</b> Attinghausen <b>Ortsbezeichnung:</b> Burgstrasse			niedrige Priorität
<b>Schwachstelle</b>			
<b>Art der Schwachstelle:</b> Bushaltestelle <b>Querung:</b> <b>Längsverbinding:</b> andere <b>Gestaltung:</b> mangelhafter Warteraum <b>Sicherheit:</b> Konfliktstelle OV <b>Orientierung:</b> <b>Defizitbeschreibung:</b> Warteraum Haltestelle mangelhaft. Warteraum baulich nicht abgetrennt, zu schmal ausgestaltet, unklare Situation Fussverkehr		 <p>XY 2690768, 1190713    <a href="#">Link auf map.geo.admin</a>  <b>Datum:</b> 20.06.2024</p>	
 			
<b>Kurzbeschreibung</b>			
Die Bushaltestelle Attinghausen, Seilbahn dient als ÖV-Knoten zur Seilbahn Brüsti und ist lokale Drehscheibe Freizeit. Es besteht aktuell kein baulich abgetrennter Warteraum. Durch die verkehrsorientierte Gestaltung sind die Fussverkehrsführung und der Zugang zur Bushaltestelle nicht gegeben.			
<b>Leistungseinheit</b>		<b>Anzahl</b>	
Anzahl Haltestellen		1	
<b>Meilensteine</b>		<b>Finanzierungsschlüssel</b>	
Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung: 2025+ Umsetzung ab Jahr 2032		Gemeinde: CHF 100'000	

<b>ÖV5.2.2</b>  Bürglen: Bushaltestelle Dorf	<b>Federführung</b> Kanton Uri (Aft)	<b>Beteiligte</b> Gemeinde Bürglen	<b>Kosten (exkl. MWST)</b> CHF 500'000
	Nr: 1205_017 <b>Gemeinde:</b> Bürglen UR <b>Ortsbezeichnung:</b> Klausenstrasse		mittlere Priorität
<b>Schwachstelle</b> <b>Art der Schwachstelle:</b> Bushaltestelle <b>Querung:</b> <b>Längsverbinding:</b> <b>Gestaltung:</b> mangelhafter Warteraum <b>Sicherheit:</b> Konfliktstelle MIV <b>Orientierung:</b> <b>Strassenklassierung:</b> <b>Sign. Geschwindigkeit:</b> 30 km/h <b>Defizitbeschreibung:</b> Warteraum in Konflikt mit öffentlichen Parkplätze (nicht baulich abgetrennt, überfahrbar), unklare Situation			
		XY 2693373, 1192321 <a href="#">Link auf map.geo.admin</a>	<b>Datum:</b> 24.06.2024
			
<b>Kurzbeschreibung</b> Aktuell wird die bestehende Bushaltestelle Bürglen, Dorf, die sich auf dem Dorfplatz befindet von beiden Seiten talwärts und bergwärts angefahren, wobei der Ein- und Ausstieg im Strassenraum bzw. auf den Platz erfolgt. Aufgrund der Haltestellenlage besteht für Fahrgäste kein geschützter, baulich abgetrennter Warteraum. Weiter liegt die ÖV-Haltestelle bzw. der Ein- und Ausstiegsbereich im Konflikt mit den Parkplätzen auf dem Dorfplatz. Damit mobilitätseingeschränkte Fahrgäste den öffentlichen Verkehr autonom nutzen können, muss die Haltestelle baulich nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG angepasst werden. Aufgrund der topographischen Verhältnisse sowie der allgemein begrenzten Platzverhältnisse (geometrische Anfahrt) am Dorfplatz sind zwei richtungsgrenzte Haltekanten an alternativen Standorten notwendig.			
<b>Leistungseinheit</b> Anzahl Haltestellen		<b>Anzahl</b> 1	
<b>Meilensteine</b> Schwachstellenanalyse: 2024 Massnahmenerarbeitung, Variantenstudie: 2025+		<b>Finanzierungsschlüssel</b> Kanton: CHF 500'000	

## 4 Verkehr Einzelmassnahmen

Als Einzelmassnahmen werden grössere oder sehr wichtige Massnahmen eingebracht. Der Bund unterstützt Massnahmen verschiedener Kategorien, darunter auch Verkehrsdrehscheiben, die Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, im Verkehrsmanagement, Fuss- und Velowegnetze oder Erschliessungsstrassen und Kapazitätsausbauten von Strassen. Einzelmassnahmen im A-Horizont müssen strengere Vorgaben des Bundes bezüglich Wirkung, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Planungsstand, Abstimmung mit Siedlung und Landschaft sowie Finanzreife erfüllen. Die Massnahmen stützen sich auf das regionale Gesamtverkehrskonzept (insbesondere WOV und flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung), den vorhanden kommunalen Verkehrskonzepten (Altdorf/Schattdorf), dem kantonalen Richtplan, den kantonalen Verkehrsplan, das Konzept Verkehrsdrehscheiben und die Schwachstellenanalyse im Fuss- und Veloverkehr. Nicht eingebracht werden die im Rahmen des Kantonalen Klimaschutzkonzepts (KLUR) definierten Massnahmen im Verkehr. Die Priorisierung der Massnahmen im A- / B-Horizont und Eigenleistungen richtet sich insbesondere nach dem Handlungsbedarf, dem Planungsstand und den finanziellen und personellen Rahmenbedingungen und ist – sofern Kantonsstrassen betroffen sind – mit dem Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) abgestimmt.

### 4.1 Kapazität Strasse

#### 4.1.1 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B (Begegnungszone)

Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B (Begegnungszone)			GV5.3
<b>Priorität AP 5G</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.010	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme <b>Massnahmenkategorie</b> Kapazität Strasse Erschliessungsstrassen
<b>Federführung</b>		Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr	
<b>Beteiligte</b>		Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau	
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			

Die Werkmatt Uri mit einer Fläche von rund 120'000 m<sup>2</sup> und einem Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf und wird erschlossen mit Fuss- und Veloweg (siehe FV4.2.1 bzw. 1201.4.004). Die Versorgung mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrserschliessung wurden in einer ersten Etappe an die neuen Kapazitäten und die aktuellen Vorschriften angepasst. Somit stehen seit 2018 in der südlichen Arealhälfte, beim zukünftigen Halbanschluss A2, baubereite und erschlossene Parzellen zum Verkauf bereit.

Der Quartiergestaltungsplan stellt für die Werkmatt Uri hohe Ansprüche an verdichtetes Bauen und eine Arbeitsplatzdichte. Damit wird sichergestellt, dass hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Das Areal ist ein Generationenprojekt dessen Entwicklung etappenweise in den nächsten Jahrzehnten erfolgen soll. Der Kanton Uri hat in der Werkmatt Uri inzwischen fünf Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben (Verweis auf Siedlungsmassnahme). Die Bauprojekte sollen im Zeitraum zwischen 2025 und 2027 realisiert und eröffnet werden. Zur Realisierung dieser Siedlungsentwicklung müssen zusätzliche Strassen- und Werkleitungsinfrastrukturen bereitgestellt werden. Nicht alle Elemente des Gesamterschliessungsprojekts sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt notwendig. Im Sinne der Zielsetzung des Gesamtprojekts soll die Umsetzung der zweiten Etappe daher in zwei Teiletappen 2A und 2B erfolgen. So kann die Erschliessung flexibel an die Entwicklung des Areals angepasst werden.

#### Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)

Die Etappe 2B entspricht dem genehmigten und behördenverbindlichen QGP. Das Verkehrskonzept stellt eine gute Erschliessung des Areals mit direktem Anschluss an den Autobahn-Halbanschluss A2 sowie an die West-Ost-Verbindung sicher. Zudem wird eine abgestimmte arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszonen mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht. Durch die direkte Verbindung an die neue Bushaltestelle (siehe Erschliessungsetappe 2A) entsteht so eine grosse Chance, den MIV-Anteil dieses Entwicklungsareals zu minimieren.

In der Etappe sollen folgende baulichen Massnahmen umgesetzt werden:

- Bauliche Massnahmen an der Eduard-Züblin-Strasse
- Fertigstellung des Robert-Maillart-Platzes
- ~~Anbindung an den ÖV mit der geplanten Bushaltestelle (Anbindung Trolleybus und Winkelriedbus). Mit Weiterentwicklung der Nachfrage und der Bedürfnisse ist ein erweitertes Ortsbusssystem zu prüfen.~~
- Anbindung an den Langsamverkehr mit dem Fuss- und Veloweg im Bereich der Eduard-Züblin-Strasse
- Aufwertung des Areals mit der Erstellung der Begegnungszonen entlang der Eduard-Züblin-Strasse.

#### Entwicklung seit der vorherigen Generation

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

#### Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

##### Zukunftsbild und Ziele

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

##### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
- MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

##### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Arbeitsplatzgebiete
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- ÖV-Erschliessung

#### Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]

##### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: der Entwicklungsschwerpunkt wird optimal erschlossen und ins bestehende Gesamtverkehrssystem eingebunden
- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Direkte ÖV-Erschliessung des ESP

– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schliessung der Netzlücke bzw. Durchbindung kantonaler Velohauptverbindung <b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b> – WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Entwicklungsschwerpunkt Arbeit an zentraler Lage in der Nähe des Kantonsbahnhofs <b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b> – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch separate Infrastrukturen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet		
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen		
Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> Die Massnahme dient der verkehrlichen Erschliessung des ESP Umer Talboden. Der kantonale Richtplan bezeichnet in Kapitel 4.3 die Entwicklungsschwerpunkte und benennt deren unterschiedliche Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8). Abstimmungsanweisungen: – 4.3-1 Standorte Entwicklungsschwerpunkte – 4.3-3 Entwicklungsschwerpunkt Umer Talboden – 5.3-3 Anpassungen Verkehrsanlagen Unteres Reusstal – 5.4-1 Sicherung der Leistungsangebote des Fernverkehrs nach Norden und Süden – 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte – 5.4-3 IR und IC-Halte in Altdorf – 5.4-4 Reorganisation Busnetz		
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP 3G: üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf-Süd – AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) – AP 4G: S4.5.1 ESP Umer Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf – AP 4G: S4.5.2 ESP Umer Talboden, Sektor Werkmatt – AP 4G: FV4.2.1 Altdorf: Umgestaltung und Erstellung Fuss-/Veloweg Reussacherstrasse – AP 5G GV5.9 Erschliessungsetappe 2A	
Flächenbeanspruchung	Für die Realisierung der Erschliessung müssen Teile der heutigen Industriezone 2 (I2) in die Zone Verkehrsfläche innerhalb Bauzone (VF) überführt werden (ca. 13'500 m <sup>2</sup> ). Die erforderliche Abparzellierung erfolgte bereits im Zusammenhang der Umsetzung der ersten Erschliessungsetappe. Die entsprechende Anpassung des Nutzungsplans ist noch ausstehend. Diese soll im Rahmen der nächsten Revision erfolgen.	
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?	
Umweltverträglichkeit	Umweltverträglichkeit wurde im Rahmen der Erarbeitung des QGPs geprüft und wird entsprechend umgesetzt. Es sind keine FFF betroffen. Die umweltrelevanten Punkte, welche im Rahmen der Umsetzung des Projektes tangiert werden, wurden bei der Projektbearbeitung entsprechend berücksichtigt.	
Planungsstand und Finanzierung (nur zur Mitfinanzierung beantragte Verkehrsmassnahmen)		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)
	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)	
	– Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt. – Weiter hat eine Vorstudie zu den ESP die Zweckmässigkeit der Entwicklung des Gebiets Eyschachen geprüft, sowie eine Sondernutzungsplanung Eyschachen erstellt (siehe Dokumente).	
	Planungsschritte	Zeitplanung
	Fertigstellung Bauprojekt Werkmatt (gesamtes Areal)	2016
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2016-2017

	Umsetzung erste Erschliessungsetappe	2018-2019		
	Überarbeitung Bauprojekt (für Umsetzung Etappe 2A)	2023		
	Plangenehmigung/Baubewilligung (für Umsetzung Etappe 2)	2024		
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>			
	<b>Zeitplanung</b>			
	<input type="checkbox"/> Projektierung	2027-2029		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2029-2030		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2027		
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2031		
	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2032		
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel</b> (exkl. MWSt.)	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b>	<b>Dritte</b>
	<b>CHF 3'817'000</b>	CHF 3'817'000		
	<i>Bemerkungen:</i> Grundstück: 30'000, Vorbereitungsarbeiten: 272'000, Hauptarbeiten 2'800'000, Baunebenkosten 370'000, Projektreserven 345'000			
<b>Dokumente und Daten</b>				
<b>Quantitative Angaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.</li> <li>– <b>Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.</b></li> </ul>			
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartiergestaltungsplan Eyschachen (Volkswirtschaftsdirektion, 2014)</li> <li>– Bauprojekt Erschliessung Gebiet Eyschachen/Werkmatt (Bigler 2016/2024)</li> </ul>			

4.1.2 Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen

Schattdorf: Erschliessung ESP und Knoten Rossgiessen			GV5.4
<b>Priorität AP 5G</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.009	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme <b>Massnahmenkategorie</b> Kapazität Strasse Erschliessungsstrassen
<b>Federführung</b>	Gemeinde Schattdorf		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Das Gebiet Rossgiessen ist Teil des ESP Schattdorf / Bürglen und umfasst verschiedene publikumsintensive Nutzungen (u.a. Einkaufszentrum Telpark), den kantonalen Werkhof sowie zahlreiche nationale wie internationale Firmen (u.a. Dätwyler AG als grösste Arbeitsgeberin im Kanton). In den letzten Jahren wurden verschiedene neue Industrie- und Gewerbebauten entwickelt oder sind aktuell in Planung. Zudem handelt es sich beim Gebiet Rossgiessen um den einzigen Standort im Kanton, an welchem neue verkehrsintensive Einrichtungen zulässig sind (vgl. Kantonaler Richtplan). Die Anbindung des Gebiets ist aktuell für alle Verkehrsträger wenig attraktiv.</p>			
<b>Anbindung motorisierter Verkehr</b>			
<p>Das Gebiet wird heute ausschliesslich über eine Stichstrasse (Rossgiessenstrasse) ab dem Knoten Militärstrasse oder dem Knoten Kastelen erschlossen. Die beiden Knoten können die erforderlichen Kapazitäten im Bestand nicht gewährleisten. Die Militärstrasse (ursprünglich GV4.2 AP4G, 1201.4.007) wurde 2024 in Eigenleistung erneuert und stellt die Basis der weiteren Planung im Perimeter dar. Die Anfahrt des MIV erfolgt umständlich über das tieferklassifizierte Strassennetz im Gewerbe sowie im Wohngebiet. Dies, obwohl die Hauptachse Rynächstrasse mit Anbindung an die WOV und den Halbanschluss Altdorf Süd direkt am Gebiet entlangführt. Eine Vernetzung an das übergeordnete Strassennetz sowie mit dem benachbarten Gewerbegebiet Ried ist nur schwer möglich, da die Stille Reuss die beiden Gebiete grossflächig trennt.</p>			
<p>Die aktuelle Anbindung fördert die Anfahrt durch das siedlungsorientierte Gebiet von Schattdorf und steht im Widerspruch zu den geplanten oder bereits erstellten flankierenden Massnahmen (FLAMA) im Zusammenhang mit der WOV. Um den Durchgangsverkehr durch das Siedlungsgebiet von Schattdorf zu reduzieren, ist es von zentraler Bedeutung, dass das Gebiet Rossgiessen mit seinen verkehrsintensiven Einrichtungen künftig gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden wird.</p>			
<b>Anbindung ÖV</b>			
<p>Das Gebiet ist über zwei Bushaltestellen im Osten und Westen an den öffentlichen Verkehr angebunden. Die Haltestellen sind jeweils ca. 500 m vom Zentrum des Gebiets entfernt. Eine zentrale Haltestelle ist aktuell nicht</p>			

vorhanden. Mit dem Knoten Rossgiessen besteht jedoch die Möglichkeit im Zentrum des ESP an der Rossgiesenstrasse eine neue Haltestelle zu erstellen und die ÖV-Anbindung zu verbessern.

#### **Anbindung Fuss- und Veloverkehr**

Die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur weist im Gebiet erhebliche Schwachstellen und Netzlücken auf. Über einen gemeinsamen Rad-/Gehweg (kantonale Velohauptverbindung) entlang der Stillen Reuss wird das Gebiet für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Entlang des gesamten Gebiets Rossgiessen bestehen keine Quermöglichkeiten über den Gewässerraum, wodurch die Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr an das südlich gelegene Gewerbegebiet Ried sowie das angrenzende Wohngebiet nicht gegeben ist. Eine direkte Vernetzung zwischen kantonaler Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss und Nebenverbindung durchs Ried in Richtung Erstfeld ist nicht vorhanden. Zur Vernetzung werden sowohl der Fuss- wie auch der Veloverkehr entlang der Hauptverkehrsachse Rynächtstrasse geführt. Auf dieser Achse bestehen zahlreiche Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- wie auch den Veloverkehr. Es besteht erhöhtes Gefahrenpotential.

#### **Inhalt**

Das Projekt beinhaltet den Bau eines Kreisels auf der Rynächtstrasse mit Anschluss über eine Brücke über die Stille Reuss zum Industrie- und Gewerbegebiet Rossgiessen. Der Anschluss verändert die Anbindung des Gebiets sowohl für den motorisierten Verkehr wie auch den Fuss- und Veloverkehr erheblich. Dabei hat die Anbindung auch Auswirkungen auf die Verkehrslenkung im unteren Reusstal und trägt zur Gesamtwirkung des Verkehrssystem (WOV, Halbanschluss Altdorf Süd, Entlastung Siedlungsgebiete, Entlastung Knoten Kastelen etc.) einen wesentlichen Beitrag bei.

#### **Erschliessung MIV**

Das Gebiet Rossgiessen wird über den Knoten Rossgiessen direkt ab der Hauptachse K24 Rynächtstrasse erschlossen. Die Anfahrt des MIV erfolgt daher direkt vom Halbanschluss Altdorf Süd, der WOV oder Erstfeld über die Rynächtstrasse und Brücke Stille Reuss. Eine Anfahrt via Siedlungsgebiet Schattdorf sowie eine Anfahrt um das Industrie- und Gewerbegebiet über die Gotthardstrasse wie heute, ist nicht mehr nötig. Verkehrswege werden damit kürzer und effizienter. Die Vernetzung mit dem benachbarten Gewerbegebiet Ried ist möglich, die Brücke über die Stille Reuss führt die beiden Gebiete zu einem grossen Ganzen zusammen.

#### **Erschliessung ÖV**

Neben den beiden bestehenden ÖV-Haltestellen in dieser Region, kann eine dritte, zentrale Haltestelle erstellt werden. Aktuell ist dies aufgrund des begrenzten Raums der Rynächtstrasse (Gewässerraum und dichte Bebauung) nicht möglich. Mit der neuen Haltestelle werden das Gewerbe- und Industriegebiet sowie die publikumsintensiven Nutzungen wesentlich besser ans ÖV-Netz angebunden. Dies trägt zur Verbesserung des Modalsplit zugunsten des ÖV bei.

#### **Erschliessung Fuss- und Veloverkehr**

Der Kantonale Velo- und Fussweg entlang der Stillen Reuss erschliesst den Fuss- und Veloverkehr in das Gebiet und wird via Brücke Stille Reuss direkt mit dem Ried und dem dahinterliegenden Velo- und Fusswegnetz verbunden. Somit entsteht eine wesentlich sicherere und kürzere West-Ost-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Dies ist insbesondere für Schulkinder im Ried / Dimmerschachen / Rynächt von grossem Vorteil jedoch auch für Arbeitnehmende im Gewerbegebiet Ried, welche nun die Möglichkeit haben in Fussdistanz die Einkaufs- und Restaurationslokalitäten zu erreichen. Auch bringt es grosse Verbesserungen im Freizeitverkehr, da das Dorf Schattdorf eine sichere und direkte Anbindung an das Velo- und Fusswegnetz Richtung Erstfeld erhält.

#### **Knoten Rossgiessen**

Die bisherige Planung hat nach Prüfung verschiedener Varianten ergeben, dass aufgrund der bereits erfolgten sowie der weiter geplanten Entwicklung des Gebiets und der folglich nicht genügend leistungsfähigen Knoten Kastelen und Militärstrasse, die Anbindung über den Kiesel Rossgiessen erforderlich ist. Ein neuer Anschluss an die Rynächtstrasse im Bereich Rossgiessen entlastet den Knoten Kastelen und trägt zur Erschliessung des Areals bei, sodass der Verkehrsfluss auf der Rynächtstrasse sichergestellt und die Wirkung der WOV unterstützt wird. Aufgrund des Hochwasserschutzes muss der Kiesel um ca. 2 m angehoben werden, was zu erheblichen Mehrkosten führt. Der Kiesel ermöglicht zudem eine für den Fuss- und Veloverkehr optimale Querung der Stillen Reuss und Anschluss an die kantonale Velohauptverbindung. Die bestehende Netzlücke im Veloverkehr wird geschlossen.

#### **Buserschliessung**

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs und der Anpassung des Busbetriebs in der Agglomeration entlang der Rynächtstrasse eine zusätzliche Bushaltestelle im Bereich des Kreisels (neue Rossgiesenstrasse) realisiert werden.

#### **Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur**

Der Kiesel ermöglicht eine für den Fuss- und Veloverkehr optimale Querung der Rynächtstrasse sowie der Stillen Reuss. Die kantonale Nebenverbindung im Ried wird an die kantonale Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss gebunden und die bestehende Netzlücke im kantonalen Velowegnetz geschlossen. Dadurch entsteht eine direkte Verbindung abseits der Kantonsstrassen von Schattdorf nach Erstfeld in Richtung Süden sowie nach Attinghausen in Richtung Norden. Die Fuss- und Veloverbindung durchs Gebiet Ried ist Bestandteil der Massnahme GV5.10 (AP 4G Massnahme GV4.3 (1201.4.008)).

#### **Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Das Projekt rund um den Knoten Rossgiessen war Teil des AP4G als Massnahmen GV4.4 (1201.4.009). Im Rahmen des Prüfprozesses wurde es vom Bund jedoch zurückgestuft.

Das Projekt wurde seitdem weiterentwickelt:

- Die Massnahme GV4.2 (1201.4.007) «Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung» wurde bereits in Eigenleistung im Jahr 2024 final umgesetzt. Diese Massnahme war notwendig, um neben der technischen Aufwertung die Verkehrsflüsse während des Baus des Knoten Rossgiessen aufrecht zu erhalten.
- Die Massnahme GV4.3 (1201.4.008) «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» wird zeitnah als Eigenleistung umgesetzt. Diese Massnahme ist zentral bezüglich Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs im Gebiet Ried / Rossgiessen. Die in diesem Projekt beschriebene Brücke Stille Reuss verbindet beide Gebiete und gewährleistet nach

- der Umsetzung beider Projekte eine sichere Vernetzung zwischen Schattdorf und Erstfeld für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die Vorstudie wurde fertiggestellt und die relevanten Inhalte des Projekts umfassend beschrieben sowie die Kosten aufgeführt.
- Aufgrund der Vorstudie wurde nachträglich die Brückenart nochmals untersucht. Mit der Variante Druckbrücke hat man eine Lösung gefunden, welche alle Interessensgruppen überzeugen konnte. In der Studie wurden die ökologischen Einwirkungen der Brücke geprüft und vom Amt für Umwelt als genehmigungsfähig beurteilt (Stand Vorstudie).
- Gemeinsame Ingenieursubmission: Der Kanton (Amt für Tiefbau) und die Gemeinde Schattdorf schreiben dieses Projekt zusammen mit dem Projekt «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» sowie mit dem Projekt des Kantons «Sanierung Rynächtstrasse K24» aus. Die Vergabe des Vorprojektes sowie des Bauprojektes an ein Ingenieurbüro wird im Jahr 2025 erfolgen.
- Teilrevision Nutzungsplanung umgesetzt: Die für das Projekt «Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr» notwendige Teilrevision der Nutzungsplanung wurde bereits umgesetzt und genehmigt. Dies zeigt den Volkswillen an der Wichtigkeit dieser beiden Projekte Ried und Rossgiessen klar auf.
- Planungskredit verabschiedet: Das Volk hat an der Urne den Planungskredit für die beiden Projekte im Ried und Rossgiessen über CHF 500'000 genehmigt.

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

- Ungenügender Planungsstand: Die Vorstudie wurde abgeschlossen. Zusätzlich wurde geprüft, ob Möglichkeiten bestehen das Kreiselbauwerk tiefer zu bauen als ursprünglich in der 4. Generation angedacht. Die Prüfung zeigte, dass mittels einer Druckbrücke der Kreisel nicht wie bis anhin geplant auf 2 m über dem heutigen Niveau angehoben werden muss. Daher fügt sich das Bauwerk wesentlich schöner in die bestehende Landschaft ein. Aktuell erarbeitet der Kanton und die Gemeinde Schattdorf in einem gemeinsamen Projekt die Submission der Ingenieurarbeiten vor. Diese sollen noch 2024 vergeben werden.
- Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis: Das Bemängelte Kosten-Nutzen Verhältnis (vgl. Prüfbericht, S. 11) wurde durch die Überarbeitung des Projekts weiter verbessert. Der Knoten Rossgiessen trägt zusammen mit der WOV dazu bei, Schattdorf vom Durchgangsverkehr zu entlasten und ermöglicht die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs im Ried (von Erstfeld) an das kantonale Netz und damit ins Dorf Schattdorf. Die ÖV-Erschliessung wird durch die neue Bushaltestelle erst möglich. Eine Überlastung des Knotens Kastelen wird verhindert. Weiter erlaubt der tiefere Kreisel, die Kosten etwas zu senken und den landschaftlichen Nutzen zu erhöhen. Aufgrund der gleichzeitigen Ausführung mit der Sanierung der K24 Rynächtstrasse ergeben sich zahlreiche Synergien. Des Weiteren ist der zweite Teil des Projektes «Rückwärtige Erschliessung Ried» nicht mehr im AP URT 5G aufgeführt, da die Gemeinde Schattdorf diesen Teil des Projektes in Eigenleistung vorgängig umsetzen wird. Neben der Gemeinde beteiligen sich auch das Gewerbe mittels Perimeterbeiträgen sowie die Industrie mittels strategischer Beiträge an diesem Projekt. Dies zeigt, dass dieses Projekt für die Gewerbetreibenden und Industriellen in diesem Perimeter von grosser Bedeutung ist. Somit sollte nun das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht mehr hinterfragt werden müssen. Ein allfälliger späterer Bau einer solchen Erschliessung würde aufgrund fehlender Synergien deutliche Mehrkosten verursachen.
- Die bemängelte ÖV-Erschliessung des ESP Schattdorf / Bürglen wird durch die geplante Bushaltestelle im Gebiet Rossgiessen/Ried angegangen. Ohne den geplanten Kreisel und die Brücke ist eine sinnvolle Buserschliessung des Gebiets nur schwer möglich.
- Bemängelte flankierende Massnahmen und Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen: Der Knoten Rossgiessen ist Bestandteil des Verkehrssystem im Unteren Reusstal, hat eine klar lenkende Funktion und hilft, zusammen mit der WOV und dem Halbanschluss Altdorf Süd, den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet auf die Hauptachsen zu verlagern. Ergänzend wurde die Militärstrasse 2023 / 2024 aufgewertet (ARE-Code 1201.4.007) und zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen sind in Schattdorf vorgesehen (inkl. Geschwindigkeitsreduktionen, Verkehrsberuhigungen und Entflechtung von Veloverkehr und MIV. Durch den Kreisel und die Brücke über die Stille Reuss wird der Fuss- und Veloverkehr ans Gewerbegebiet Ried sowie den daraus führenden kantonalen Nebenverbindungen in Richtung Attinghausen und Erstfeld angebunden. Der Knoten Rossgiessen ermöglicht zudem eine sicherere Querung der Rynächtstrasse für den Fuss- und Veloverkehr. Die weitere interne Erschliessung des bereits heute gut für den Fussverkehr erschlossenen Gebiets wird im Rahmen der einzelnen Entwicklungsvorhaben sichergestellt. Die Verbesserung der Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr im Gebiet Ried erfolgt als Eigenleistung (1201.4.008). Die bestehende Lücke im kantonalen Velowegnetz und die vorhandenen Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr können behoben und das Gefahrenpotential minimiert werden.
- Bezüglich der Abstimmung der neuen Brücke, des Gewässerraums und der schutzwürdigen Ufervegetation wurde im Zusammenhang mit der technischen Entwicklung der tieferen Brückenlösung die Ökologie des Gewässers, die Ufervegetation sowie auch die Vernetzungskorridore der Tierwelt betrachtet und mit dem Amt für Umwelt besprochen. Die aktuelle Lösung wurde bereits durch das AfU gutgeheissen. Der Gewässerraum wird mit Ausnahme der beiden Brückenwiederlager nicht tangiert. Somit bleibt die Uferböschung praktisch unangetastet. Mit der Druckbrücke kann die Brücke auf demselben Terrain wie bestehend ohne grosse Stützbauwerke, welche die Vernetzung der Tiere beeinflusst, erstellt werden. Auch die Längsvernetzung des Gewässers ist gewährleistet sowie die Fischgängigkeit. Aufgrund der Druckbrücke ist es auch weiterhin möglich, die durch den Kanton vorgesehenen Renaturierungsmassnahmen der Stillen Reuss im betroffenen Perimeter durchzuführen.

## Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

### Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme unterstützt die gebündelte Führung und Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz, die Gotthardstrasse wird entlastet. Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete sowie publikumsintensiven Nutzungen wird für alle Verkehrsmittel (u.a. ÖV) gewährleistet. Das Velowegnetz wird durch die Massnahme verdichtet, bestehende Netzlücken werden geschlossen. Es entstehen attraktive

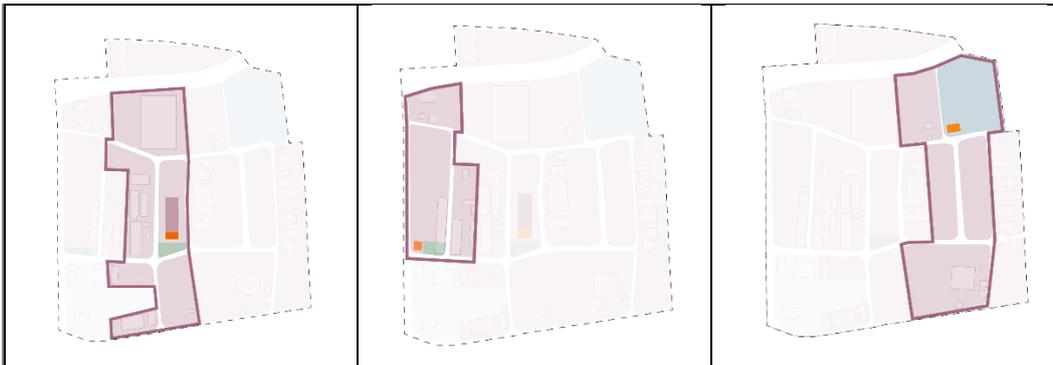
überkommunale Verbindungen, mehrheitlich abseits der Kantonsstrassen. Die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aber vor allem für Fuss- und Veloverkehr, wird verbessert.

Teilstrategie	
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln</li> <li>– ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren</li> <li>– VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen</li> <li>– FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> <li>– GV2 - Güterverkehr auf die Schiene verlagern und Verladeinfrastruktur erhalten</li> </ul>	
Handlungsbedarf	
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Fussverkehr</li> <li>– Veloverkehr</li> <li>– ÖV-Erschliessung</li> </ul>	
Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]	
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Direkte Erschliessung des ESP, Entlastung der Gott-hardstrasse</li> <li>– WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Verbesserte ÖV-Erschliessung durch neue Bushaltestelle</li> <li>– WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrlenkung: Lenkung des motorisierten Verkehrs über übergeordnetes Strassennetz</li> <li>– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schliessung von Netzlücken im kantonalen Velowegnetz, Anbindung an kantonale Hauptverbindung Stille Reuss</li> </ul>	
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>	
– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, aber v.a. Fuss- und Veloverkehr	
Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen	
Bezug zum kantonalen Richtplan	Koordinationsstand KRP
Richtplanrelevanz <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/>
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kapitel 4.6-1: verkehrsentensive Einrichtungen sind nur in Rossgiessen zulässig</li> <li>– Kapitel 4.3 Bezeichnung der Entwicklungsschwerpunkte und Benennung deren Standortprofile sowie Grundsätze für die Umsetzung (vgl. Abstimmungsanweisung 4.3-1 – 4.3-8)</li> </ul>	
Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen	– AP4G: S4.5 ESP Schattdorf – AP 4G: GV4.3 Ried, Schattdorf: Rückwertige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr – AP4G: GV4.2 Aufwertung Militärstrasse Schattdorf – AP5G:GV5.9 Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried
Flächenbeanspruchung	Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind. Gleiches gilt, wenn <i>Fruchtfolgeflächen</i> oder <i>Schutzgebiete</i> von nationaler Bedeutung betroffen sind.
Abstimmung Verkehr und Siedlung	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?
Umweltverträglichkeit	Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) sowie Darlegung des Umgangs mit entsprechenden Konflikten.
Planungsstand und Finanzierung	
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF) <input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF) <input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
– Die Vorstudie des Projektes ist erstellt. Ein ausführlicher Projektbeschrieb liegt dieser Massnahme bei.	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktuell wird noch geklärt, ob die Brücke mittels einer anderen technischen Lösung (Druckbrücke, Hubbrücke etc.) so gebaut werden kann, dass das Kreiselbauwerk nicht wie aktuell in der Vorstudie aufgezeigt um fast 2 Meter angehoben werden muss. Das Projektteam erhofft sich dadurch folgendes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosteneinsparungen</li> <li>- Vernetzungskorridor von Ost nach West wird gar nicht beeinträchtigt</li> <li>- Bessere Integration des Bauwerks in das heutige Landschaftsbild</li> </ul> </li> <li>- Aktuell wird insbesondere der Landerwerb mit den einzelnen Liegenschaftsbesitzern geklärt.</li> <li>- Eine Etappierung des Projektes wird ebenfalls geprüft, da allenfalls ein Baustart 2028 für die Rückwärtige Erschliessung des Rieds zu spät ist. Diese Etappen wären dann als Vorleistungen in das Projekt zu verstehen.</li> </ul>												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Planungsschritte</th> <th style="text-align: right;">Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt</td> <td style="text-align: right;">2025/</td> </tr> <tr> <td>Urnenabstimmung Bauprojekt (Kostenbeteiligung musseklärt sein, inkl. Agglomerationsprogramm)</td> <td style="text-align: right;">Ab 2026</td> </tr> <tr> <td>Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergaben</td> <td style="text-align: right;">2027</td> </tr> <tr> <td>Baubeginn</td> <td style="text-align: right;">Ab 2028</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Terminprogramm stark abhängig vom Kommunikationstermin bezüglich Kostenbeteiligung Agglomerationsprogramm 5. Generation. Baustart frühestens 2028.</td> </tr> </tbody> </table>	Planungsschritte	Zeitplanung	Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt	2025/	Urnenabstimmung Bauprojekt (Kostenbeteiligung musseklärt sein, inkl. Agglomerationsprogramm)	Ab 2026	Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergaben	2027	Baubeginn	Ab 2028	Terminprogramm stark abhängig vom Kommunikationstermin bezüglich Kostenbeteiligung Agglomerationsprogramm 5. Generation. Baustart frühestens 2028.	
Planungsschritte	Zeitplanung												
Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt	2025/												
Urnenabstimmung Bauprojekt (Kostenbeteiligung musseklärt sein, inkl. Agglomerationsprogramm)	Ab 2026												
Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergaben	2027												
Baubeginn	Ab 2028												
Terminprogramm stark abhängig vom Kommunikationstermin bezüglich Kostenbeteiligung Agglomerationsprogramm 5. Generation. Baustart frühestens 2028.													
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Nächste Umsetzungsschritte</th> <th style="text-align: right;">Zeitplanung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Projektierung</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung</td> <td style="text-align: right;">2026</td> </tr> <tr> <td><b>Voraussichtlicher Baubeginn</b></td> <td style="text-align: right;">2028</td> </tr> <tr> <td><b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b></td> <td style="text-align: right;">2030</td> </tr> </tbody> </table>	Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025	<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026	<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2028	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2030
Nächste Umsetzungsschritte	Zeitplanung												
<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2025												
<input checked="" type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2026												
<input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung	2026												
<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2028												
<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2030												
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Total</th> <th style="text-align: center;">Kanton</th> <th style="text-align: center;">Gemeinde/n</th> <th style="text-align: center;">Dritte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: right;"><b>CHF 8'942'000</b></td> <td style="text-align: right;">CHF 2'400'000</td> <td style="text-align: right;">CHF 5'816'600</td> <td style="text-align: right;">CHF 725'000</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Bemerkungen: Um dieses Projekt umsetzen zu können, ist eine Kosten-Beteiligung sämtlicher Profiteure sowie Verursacher zwingend.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beinhaltet alle Kosten inkl. Planungskosten. Ein Teil der Kosten wird voraussichtlich vor Programmstart ausgelöst und wäre dann nicht mehr Programmrelevant. Umfang kann aktuell nicht abgeschätzt werden. (Planungskosten, evtl. eine Etappe)</li> <li>- Bei den Kantonsbeiträgen handelt es sich ausschliesslich um UHP Gelder. NRP Gelder sind hier keine eingerechnet oder enthalten.</li> </ul>	Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte	<b>CHF 8'942'000</b>	CHF 2'400'000	CHF 5'816'600	CHF 725'000				
Total	Kanton	Gemeinde/n	Dritte										
<b>CHF 8'942'000</b>	CHF 2'400'000	CHF 5'816'600	CHF 725'000										
<b>Dokumente und Daten</b>													
<b>Quantitative Angaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.</li> <li>- <b>Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.</b></li> </ul>												
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt inkl. aller Anhänge</li> </ul>												

4.1.3 Erstfeld: ESP Erstfeld / Gygen

Erstfeld: ESP Erstfeld / Gygen - Arealerschliessung			GV5.5
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme  <b>Massnahmenkategorie</b> Erschliessungsstrassen Neue Bushaltestelle
<b>Federführung</b>	Gemeinde Erstfeld		
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau, Private		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
 <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung in drei Schichten:</li> <li>1. Etappe</li> <li>2. und 3. Etappe</li> <li>Einbettung zeitlich unabhängige Elemente</li> <li>Einbettung Helikopter-Flugplatz</li> <li>Umsetzung Einbahnregime/Einbahnringe</li> <li>Optimierung Anbindung Busnetz</li> <li>Ausbau der Versorgungsnutzungen</li> <li>Sicherstellung von öffentlichen Frei- und Begegnungsräumen</li> <li>Einbettung Freizeitnutzungen</li> </ul>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Erstfeld / Gygen zu entwickeln (vgl. Siedlungsmassnahme). Das Gebiet soll insbesondere lokal ansässigen Betrieben neue Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten schaffen. Zusammen mit der gestarteten Revision der kommunalen Nutzungsplanung werden hierfür die erforderlichen planerischen Grundlagen erarbeitet.</p> <p>In einem ersten Planungsschritt ist unter Einbezug der Bevölkerung ein politisches Leitbild erarbeitet worden. Dieses wurde Ende 2023 verabschiedet und dient als strategische Grundlage für Revision der kommunalen Nutzungsplanung. Zwischen Sommer bis Herbst 2024 ist zusammen mit dem zeitgleich gestarteten Siedlungsleitbild ein Entwicklungskonzept für das Gebiet Gygen erarbeitet worden. Das unter Partizipation erarbeitete Konzept zeigt auf, wie das Gebiet räumlich und verkehrlich entwickelt werden soll. Es legt die nächsten Planungs- und Projektierungsschritte fest und umschreibt Vorgaben für das Siedlungsleitbild und die nachfolgende Nutzungsplanungsrevision (Anpassungsbedarf Bestimmungen BZO und Zonierung).</p>			
<b>Inhalt</b>			
<u>Entwicklungsstrategie</u>			
Die Entwicklung des Gebietes Gygen erfolgt strukturiert in drei Schichten (vgl. Titelbild). Diese drei Schichten umfassen:			
<b>erste Etappe (mittige Schicht)</b> <i>Umsetzung mit Nutzungsplanungsrevision</i>	<b>nördliche Schicht</b> <i>mögliche zweite Etappe (tiefe Nachfrage)</i>	<b>südliche Schicht</b> <i>mögliche dritte Etappe (hohe Nachfrage)</i>	



Die mittige Schicht wird als erstes umgesetzt. Sie baut stark auf der bestehenden/bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auf und kann zeitnah ohne einen massgeblichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Die dazu erforderlichen Neueinzonungen können zusammen mit der anstehenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen. Die Baureife der ersten Etappe könnte somit ab ca. 2028 erreicht werden.

Die nördliche und südliche Schicht ist für die nachfolgende zweite und dritte Etappe vorgesehen (ab ca. 2035). Zeitlich legt das Entwicklungskonzept diesbezüglich keine fixe Abfolge fest. So können beide Schichten als zweite oder erst als dritte Etappe umgesetzt werden. In der zeitlichen Abfolge soll diesbezüglich auf die effektive Nachfrage reagiert werden können.

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

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

**Ausbau Grunderschliessung (zwingend mit zweiter Etappe umzusetzen)**

Zuständigkeit ASTRA

Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld



- Umgestaltung Knoten Breitelstrasse
- Ergänzung Fuss- und Veloinfrastruktur

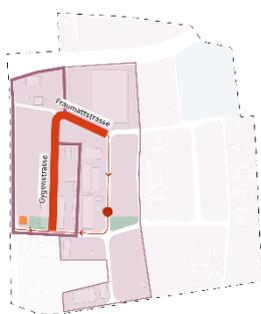


- Ausbau und Begrünung Breitelstrasse
- Ausbau Trottoir
- Umgestaltung Knoten Breiteli-, Reussstrasse, Schleggenweg
- Umgestaltung Schleggenweg und Erstellung Bushaltestelle Gygen

Für die Erschliessung der beiden Schichten werden der nördliche bzw. der südliche Einbahnring geschlossen. Dies umfasst jeweils die folgenden baulichen Eingriffe (Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld):

**Erschliessung nördliche Schicht**

**Erschliessung südliche Schicht**



- Neubau Gygenstrasse
- Ausbau Fraumattstrasse



- Neubau/Verlängerung Breitelstrasse
- Neubau Langmattstrasse
- Ausbau Fraumattstrasse
- Fuss- und Veloverbindung an Gotthardstrasse (inkl. Brücke)
- Verschiebung Bushaltestelle Lindenried

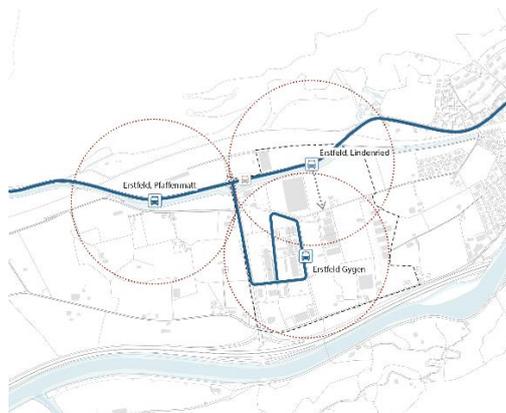
Erschliessungsregime

Die Haupterschliessung des Gygen erfolgt über den bestehenden Anschluss an den Autobahnzubringer. In den Grundzügen wird dabei auf der bestehenden Erschliessungsstruktur aufgebaut. Dazu wird die Breitelistrasse weiter bis zur Rütistrasse verlängert, mit der Langmattstrasse eine zusätzliche Erschliessungsstrasse ergänzt und nördlich des Strassennetzes mit der Gygenstrasse geschlossen. Die bereits bestehenden Strassen sollen längerfristig gemäss den festgehaltenen Querschnitten umgestaltet werden.

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



Die bestehende Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ungenügend und muss verbessert werden. Hierfür strebt das Entwicklungskonzept eine Neuordnung und Erweiterung der Bushaltestellen an. Das Gebiet soll zukünftig durch mindestens zwei Haltestellen abgedeckt werden. Innerhalb des Gygen soll am Schlanggenweg eine neue Bushaltestelle entstehen. Durch eine Verschiebung der Haltestelle Lindenried nach Süden kann das Entwicklungsgebiet besser abgedeckt und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr massgeblich aufgewertet werden. Im Weiteren kann mit der Neuschaffung einer zusätzlichen Bushaltestelle beim Sportplatz "Pfaffenmatt" das ÖV-Angebot deutlich verbessert werden.



**Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Die Massnahme war im AP4G Teil der Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte (S4.5) (1201.4.024) definiert. Die Massnahme wurde in der Zwischenzeit weiterentwickelt und konkretisiert: Für die Entwicklung des Gebietes Gygen fehlte bis anhin ein konsolidiertes sowie die Aspekte von Siedlung, Freiraum und Verkehr zusammenbringendes Gesamtbild. Dieses ist durch die Gemeinde Erstfeld mit dem Entwicklungskonzept nun erarbeitet worden. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug der direkt betroffenen Grundeigentümerschaften sowie interessierten lokalen Gewerbetreibenden. Es zeigt auf, wie das Gebiet erschlossen, räumlich gegliedert und in welcher zeitlichen Abfolge entwickelt werden soll. Dabei werden Anforderungen an die Erschliessung (Regime, Dimensionierung und Gestaltung der Strassen, Führung Fuss- Veloverkehr etc.), an die Bebauung (Nutzungsverteilung/Dimensionierung Parzellen, Anordnung und Orientierung Neubauten, Ausserraumgestaltung etc.) und die Grundinfrastruktur des Gebietes (Verortung von Aufenthaltsorten, Versorgungsnutzungen etc.) festgehalten.

Mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept hat die Gemeinde Erstfeld eine der im Agglomerationsprogramm 4. Generation umschriebenen weiteren Planungsmassnahmen und Meilensteine umgesetzt/erreicht. Das Entwicklungskonzept bildet eine wichtige Grundlage für in Erarbeitung befindliche Siedlungsleitbild (Abschluss 2025) und die nachfolgende Revision der kommunalen Nutzungsplanung.

**Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]**

**Zukunftsbild und Ziele**

Die Massnahme trägt dazu bei, dass der Entwicklungsschwerpunkt Gygen (Erstfeld) optimal erschlossen wird. Es entsteht ein attraktives Arbeitsgebiet, welches direkt an das übergeordnete Strassennetz sowie an das ÖV-Netz angeschlossen wird. Gleichzeitig wird das Gebiet für den Veloverkehr optimal erschlossen und durch die bereits bestehenden Veloinfrastruktur nicht nur über das kommunale Velowegnetz ab Erstfeld, sondern auch über das kantonale Velowegnetz in Richtung Agglomerationskern sicher erreichbar.

**Teilstrategie**

- Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:
- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
  - MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
  - MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen

<ul style="list-style-type: none"> <li>– ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren</li> <li>– VV2 – Kommunale Velowegnetze optimieren und ergänzen</li> <li>– FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> </ul>				
<b>Handlungsbedarf</b>				
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arbeitsplatzgebiete</li> <li>– Fussverkehr</li> <li>– Veloverkehr</li> <li>– ÖV-Erschliessung</li> </ul>				
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>				
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Entwicklungsschwerpunkt wird optimal erschlossen und ins bestehende Gesamtverkehrssystem eingebunden</li> <li>– WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Direkte ÖV-Erschliessung des ESP</li> <li>– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Erschliessung des ESP für Fuss- und Veloverkehr, Zugänglichkeit ÖV-Haltestelle für Fussverkehr gewährleistet</li> </ul>				
<b>WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Entwicklungsschwerpunkt an gut erschlossener Lage</li> </ul>				
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>				
<b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	<b>Richtplanrelevanz</b>		<b>Koordinationsstand KRP</b>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b>				
– 4.3-5 Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsplatzgebiet Erstfeld				
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Die Anpassungen an der Lage der Bushaltestellen hat sicherlich einen Einfluss auf die Weiterentwicklung des Busnetzes im Unteren Reusstal			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Perimeter ESP Gygen: ca. 330'000 m<sup>2</sup></li> <li>– Bedarf Umlagerung Fruchtfolgeflächen bei Vollausbau: ca. 98'300 m<sup>2</sup></li> </ul>			
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Verweis auf Entwicklungskonzept bzw. auf Erläuterung auf Seite 2, 3 und 4			
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Hinweise auf mögliche Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung (von Bund oder Kantonen) sowie Darlegung des Umgangs mit entsprechenden Konflikten.			
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>				
<b>Planungsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio.CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)	
	–			
	<b>Planungsschritte</b>		<b>Zeitplanung</b>	
	Erarbeitung Entwicklungskonzept, Klärung Erschliessungsregime auf Stufe Studie		2024/25	
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>		<b>Zeitplanung</b>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung		2028-32	
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung		2033	
	<input type="checkbox"/> Finanzierung		2033	
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>		2034	
	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>		2035	
<b>Anrechenbare Kosten /</b>	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b>	<b>Dritte</b>

<b>Finanzierungsschlüssel</b> (exkl. MWSt.)	CHF 8'000'000	0	CHF 8'000'000	0
	<i>Bemerkungen: xxx</i>			
<b>Dokumente und Daten</b>				
<b>Quantitative Angaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.</li> <li>– <b>Für die Massnahmenkategorie Kapazität Strasse ist ein Auslastungsplot des zukünftigen Zustands in 15 Jahren des betroffenen Netzausschnittes, ohne/mit Massnahme erwünscht.</b></li> </ul>			
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungskonzept Gygen</li> </ul>			

## 4.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

### 4.2.1 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt

Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt			GV5.6
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.012; Weiterentwicklung GV4.7	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.036; Weiterentwicklung GV3.4	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt
<b>Federführung</b>	Gemeinde Altdorf		
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
GV5.7.2 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt - Begegnungszone 			
<b>Ausgangslage</b>			
<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 Sofortmassnahmen (Einführung Tempo 30 und Einführung Begegnungszone) mit Signalisation und Markierungen werden auf den Realisierungszeitpunkt der WOV abgestimmt.</p> <p>Es bestehen zahlreiche Schwachstellen sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr im Zentrum von Altdorf. Weiter ist die lokale Drehscheibe Teildenkmal mangelhaft ausgestaltet.</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. Franken geschätzt.</p>			
<b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b>			
<p>Die verkehrlichen Massnahmen wurden bereits rechtsverbindlich in einem partizipativen Prozess festgelegt (Tempo-30-Zonen und Begegnungszone, vgl. Plan) und werden auf die Inbetriebnahme der neuen West-Ost-Verbindung im Herbst 2025 umgesetzt. Die gestalterischen Massnahmen wie die Platzgestaltung im Zentrum</p>			

von Altdorf, die städtebauliche Aufwertung und weitere Massnahmen zur Strassenraumgestaltung müssen noch unter Berücksichtigung von zahlreichen Randbedingungen und Ansprüchen erarbeitet werden. Die Kosten dafür werden auf 2.1 Mio. Franken geschätzt. Vorgesehen ist auch hier ein partizipativer Planungsprozess. In diesem werden die Ziele definiert sowie der zeitliche Umsetzungsrahmen und der Kostenteiler festgelegt. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt gilt es mit der Strassensanierung und der allfälligen Einführung des Trennsystems mit dem Bau einer Meteorwasserleitung abzustimmen. Diese Projekte werden durch den Kanton erbracht.

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Die Signalisationen und Markierungen für die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszone werden aktuell geplant und voraussichtlich im Herbst 2025 umgesetzt. Als Grundlage für die Strassenraumgestaltung muss vorab geprüft werden, ob es für die behindertengerecht auszuführenden Bushaltestellen beim Telldenkmal alternative Standorte an der Peripherie des Dorfkerns gibt, wodurch die Gestaltungsmöglichkeiten des Strassenraums vergrössert und die Begegnungszone bestenfalls vom Busverkehr entlastet werden könnte. Diese Planung sowie der Prozess zu einer allfälligen Einführung des Trennsystems und dem damit verbundenen Bau einer Meteorwasserleitung haben Einfluss auf den Umsetzungstermin der Strassenraumgestaltung im Bereich der Begegnungszone. Aufgrund dieser Abhängigkeiten ist ein Baubeginn vor 2032 nicht realistisch.

**Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]**

**Zukunftsbild und Ziele**

Die Massnahme trägt dazu bei, dass der aktuell stark verkehrorientierte Strassenraum siedlungsverträglich gestaltet wird. Zusammen mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs unterstützt die Massnahme die Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet. Die Achse wird durch die Umgestaltung für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität wird verbessert. Weiter wird durch die Umgestaltung der Bushaltestelle die lokale Drehscheibe Telldenkmal aufgewertet. Grundsätzlich wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert.

**Teilstrategie**

- Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
  - MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
  - ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern
  - VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
  - FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

**Handlungsbedarf**

- Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:
- Verlagerung Modal Split
  - Verkehrssicherheit
  - Gestaltung Strassenräume
  - Fussverkehr
  - Veloverkehr

**Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]**

**WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern**

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

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:**

- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden durch die Erstellung einer separaten Infrastruktur, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die siedlungsverträglichere Gestaltung minimiert und folglich die Verkehrssicherheit erhöht

**Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen**

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Richtplankapitel / Abstimmungsanweisung</li> <li>– 3.1-7 Hauptzentrum</li> <li>– 4.3-1 Standorte Entwicklungsschwerpunkte</li> <li>– 5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf Süd</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 5.4-4 Reorganisation Busnetz</li> <li>– 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz</li> </ul>		
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– AP 3G: MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>– AP 4G: GV4.6 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung</li> <li>– AP 4G: GV4.9 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime</li> <li>– AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</li> </ul>		
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind. Gleiches gilt, wenn <i>Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete</i> von nationaler Bedeutung betroffen sind.		
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?		
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.		
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>			
<b>Planungsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf.</li> <li>– Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr unteres Reusstal: 2024</li> </ul>		
	<b>Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	
	Prüfung Machbarkeit Umgestaltung Haltestelle Altdorf Telldenkmal und Kompatibilität mit Buskonzept	bis Ende 2025	
	Umsetzung erster provisorischer Massnahmen mit Inbetriebnahme der WOV: Markierung und Signalisation (Tempo 30 Zone und Begegnungszone)	Herbst 2025	
	Planung bauliche Massnahmen wie die flächige Umgestaltung des Strassenraums (Tempo 30 und Begegnungszone) in der Tellsgasse, Schmidgasse, Gotthardstrasse	Ab 2027	
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2027	
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2030	
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2028	
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2032	
	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2033	
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)</b>	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b> <b>Dritte</b>
	<b>CHF 2'100'000</b>		0      CHF 2'100'000      0
	<i>Bemerkungen: xxx</i>		
<b>Dokumente und Daten</b>			
<b>Quantitative Angaben</b>	–		
<b>Dokumente</b>	–		

4.2.2 Altdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse

Atdorf: Umgestaltung Flüelerstrasse			GV5.7
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201-4-011; Weiterentwicklung GV4.6;	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C kein ARE-Code, neue Massnahme	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt
<b>Federführung</b>	Amt für Tiefbau		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Altdorf		

**Beschreibung**

**Kartografische Darstellung**

GV5.6.1 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung



**Ausgangslage**

Die Flüelerstrasse als Verbindung von Flüelen nach Altdorf ist stark verkehrsorientiert gestaltet und entsprechend verkehrlich belastet. Die heute bestehende hohe Verkehrsbelastung in diesem Raum führt zu einer starken räumlichen Trennwirkung verbunden mit einer sehr hohen über den Alarmwerten liegenden Lärmbelastung entlang der Strasse. In einer Analyse wurden verschiedene Schwachstellen insbesondere hinsichtlich der mangelnden Verkehrssicherheit erkannt. Die Gesamtsituation beeinträchtigt so insgesamt die Lebensqualität, was sich auch negativ auf die bauliche Entwicklung des Gebiets entlang der Strasse auswirkt.

Mit Inbetriebnahme der West-Ost Umfahrung (WOV) 2025 und der Umlegung der Schweizerischen Hauptstrasse H2 und H17 soll das Siedlungsgebiet im Urner Talboden gemäss den Zielen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) verkehrlich entlastet werden. Durch die geplanten Massnahmen, sowie der neuen untergeordneten Funktion der Flüelerstrasse wird sich der Verkehr voraussichtlich entlang dieser Achse reduzieren, sodass die Strasse schliesslich siedlungsverträglich umgestaltet werden kann.

**Inhalt**

Ziel der Umgestaltung ist eine teilweise verkehrliche Entflechtung verbunden mit einer siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums. Durch die Umgestaltung soll der Strassenraum als wichtige Verbindung zu Zielen zwischen Flüelen und Altdorf entsprechend den Bedürfnissen von Fussgängerinnen und Velofahrenden sowie des öffentlichen Verkehrs aufgewertet werden. Wie erste Untersuchungen gezeigt haben, wird die Achse heute täglich von zahlreichen Velofahrenden (DTV-Velo rund 1'000 Velos) benutzt. Im Rahmen des BGK Flüelerstrasse ist insbesondere die Weiterführung des bestehenden kombinierten Fuss- und Radwegs ab der Schwimmbadstrasse bis zur Bushaltestelle Ringli vorgesehen. Der Strassenraum MIV wird dabei zu Gunsten des Langsamverkehrs redimensioniert. So soll entlang der Strasse durchgehend sichere und attraktive Velo- und Fussverbindung geschaffen werden. Ausserdem soll im Rahmen der Strassenumgestaltung auch die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs neu konzipiert und für die Nutzende baulich, unter Berücksichtigung des

<p>Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG, angepasst werden. Vorgesehen sind u.a. Fahrbahnhaltestellen, die den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisieren helfen.</p>		
<p><b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b></p>		
<p>Die Massnahme wurde im AP4G im B-Horizont 2028 - 2032 eingereicht. Die Planung und Realisierung der vorgesehenen Massnahmen entlang der Flüelerstrasse sind stark von der Realisierung der West-Ost Verbindung WOV und der verkehrlichen Entlastung von Altdorf abhängig. Zusammen mit dem Halbanschluss A2 Altdorf ergänzt die WOV das Verkehrsnetz im Urner Talboden gezielt und ermöglicht ein neues Verkehrssystem, das für die künftige Entwicklung des Kantons wichtig ist. Der Baustart der WOV, des Halbanschlusses sowie die Planung der Sanierung «Altdorf innerorts» haben sich allerdings zeitlich stark verzögert.</p> <p>Anpassung Massnahme gegenüber AP 4G: Die Massnahme war bereits als Gesamtverkehrsmassnahme GV4.6, ARE-Code 1201.4.011 im AP4G enthalten. In Rahmen der Überarbeitung Erschliessung QGP-Sagenmatt wurde der Platzbedarf Bushaltestelle «Ringli» in der Flüelerstrasse für den Umbau gemäss den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) konzeptionell ermittelt und mögliche Varianten aufgezeigt.</p> <p>Aufgrund der Verzögerungen Realisierung WOV konnte die Planung der Massnahme bis anhin jedoch nicht wesentlich weiter vorangetrieben werden. Die 2017 begonnene Studie zur Flüelerstrasse wird derzeit (2024) überarbeitet und aktualisiert. Gleichzeitig wird das Fuss- und Velowegnetz im Perimeter Flüelerstrasse auf Schwachstellen untersucht.</p>		
<p><b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b></p>		
<p><b>Zukunftsbild und Ziele</b></p>		
<p>Die Massnahme trägt dazu bei, dass der aktuell stark verkehrsorientierte Strassenraum siedlungsverträglich gestaltet wird. Zusammen mit der Umleitung des Durchgangsverkehrs unterstützt die Massnahme die Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf das Siedlungsgebiet. Die Achse wird durch die Umgestaltung für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Die kantonale Velohauptverbindung wird durch die Führung auf einer separaten Infrastruktur sicherer. Weiter wird durch die Massnahme die Trennwirkung der Achse verringert und somit die Querbarkeit für den Fussverkehr verbessert, was auch zur besseren Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen beiträgt. Grundsätzlich wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gesteigert.</p>		
<p><b>Teilstrategie</b></p>		
<p>Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten</li> <li>– ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern</li> <li>– VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen</li> <li>– FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> </ul>		
<p><b>Handlungsbedarf</b></p>		
<p>Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlagerung Modal Split</li> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Gestaltung Strassenräume</li> <li>– Fussverkehr</li> <li>– Veloverkehr</li> </ul>		
<p><b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b></p>		
<p><b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Die Umgestaltung dient als flankierende Massnahme zur WOV, wobei der Durchgangsverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz gelenkt wird und die Ortsdurchfahrt für den Umweltverbund aufgewertet wird</li> <li>– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Auf der Achse entsteht eine separate Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Schwachstellen werden behoben und Netzlücken geschlossen.</li> </ul> <p><b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden durch die Erstellung einer separaten Infrastruktur, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die siedlungsverträglichere Gestaltung minimiert und folglich die Verkehrssicherheit erhöht</li> </ul>		
<p><b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b></p>		
<p><b>Bezug zum kantonalen Richtplan</b></p>	<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Nein</p>	<p><b>Koordinationsstand KRP</b></p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>
<p>Kein Bezug zum kantonalen Richtplan</p>		

<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– AP 3G: MIV.3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV)</li> <li>– AP 4G: S4.3.1 Q-Gebiet Sagenmatt/Schützengut</li> <li>– AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</li> <li>– AP 4G: GV4.6 Flüelerstrasse, Altdorf: Umgestaltung</li> <li>– AP 4G: GV4.7 Altdorf innerorts: Umgestaltung Ortsdurchfahrt</li> <li>– Kommunales Siedlungsleitbild Altdorf</li> </ul>			
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Im Rahmen des BGK Flüelerstrasse sind keine Neueinzonungen zu erwarten.			
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?			
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.			
<b>Planungsstand und Finanzierung</b>				
<b>Planungsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4 (> 50 Mio. CHF)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahme ergibt sich aus dem Handlungsbedarf.</li> <li>– Analyse und Konzeptplan Flüelerstrasse (TRATUS 2017) wird zurzeit 2024 überarbeitet und ergänzt.</li> <li>– Das Fuss- und Radwegnetz im Perimeter Flüelerstrasse wird zurzeit (2024) auf Schwachstellen untersucht. Daraus werden verschiedene Massnahmen als Grundlage für die weitere Planung und Projektierung abgeleitet.</li> </ul>			
	<b>Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>		
	Anpassung Erschliessung QGP Sagenmatt: Ermittlung Platzbedarf Bushaltestelle «Ringli» in der Flüelerstrasse Variantenstudium.	2022		
	Durchführung einer Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr im unteren Reusstal u.a. entlang Flüelerstrasse	2024		
	Überarbeitung und Aktualisierung Vorstudie 2017	2024/2025		
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>		
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2026-2029		
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2033		
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2035		
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2036		
	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2037		
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)</b>	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b>	<b>Dritte</b>
	CHF 7'000'000	CHF 7'000'000	0	0
	<i>Bemerkungen: xxx</i>			
<b>Dokumente und Daten</b>				
<b>Quantitative Angaben</b>	– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.			
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Analyse und Konzeptplan Flüelerstrasse (TRATUS 2017); zurzeit 2024/2025 in Überarbeitung.</li> <li>– Anpassung Erschliessung QGP Sagenmatt, Platzbedarf Bushaltestelle «Ringli», Variantenstudium, TRATUS AG 22. Juni 2022.</li> <li>– Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)</li> </ul>			

### 4.3 Verkehrsdrehscheiben

#### 4.3.1 Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe

Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung Multimodale Drehscheibe			IM5.1
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.001 Weiterentwicklung (IM4.1)	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.3.046; Weiterentwicklung (IM3.3)	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme  <b>Massnahmenkategorie</b> Multimodale Drehscheiben
<b>Federführung</b>	Gemeinde Erstfeld		
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau, Fachstelle öffentlicher Verkehr, SBB		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
IM5.1.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld: Umsetzung Umgestaltung 			
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>In der Entwicklung des Bahnhofsumfeld Erstfeld sind aktuell verschiedene Projekte in der Federführung der Gemeinde, des Kantons, den SBB sowie von Privaten an, welche zeitlich und inhaltlich voneinander abhängig sind und koordiniert werden müssen.</p> <p>Um diese Projekte aufeinander abzustimmen und eine zielgerichtete Entwicklung für das Dorzentrum aufzuzeigen, wurde im Jahr 2022 eine Testplanung (ursprünglich Massnahme GV4.11, ARE-Code 1201.4.001) durchgeführt und mit einer Synthese in einem Schlussbericht mit Plan, welcher die anzustrebende räumliche Entwicklung und die daraus abzuleitenden Massnahmen aufzeigt, abgeschlossen. Anschliessend und gestützt auf die vorliegenden Ergebnisse wurde weitere Machbarkeitsstudien durchgeführt, die sich einerseits auf die Ausgestaltung der Neuorganisation der Bushaltestellen und der Gotthardstrasse sowie andererseits die Neugestaltung des Gemeindehausplatzes mit neuem «Impulssetzer» fokussierte. Dabei wurden neben der funktionalen Stärkung des Bahnhofes als multimodale Drehscheibe auch die Bedürfnisse der SBB, wie eine Verbesserung der ÖV-Umsteigequalität, Schaffung neuer Kiss+Ride und P+R berücksichtigt.</p>			
<p><b>Inhalt (Einzelmassnahme) / Konzeption (Massnahmenpakete)</b></p> <p>Für die Umsetzung dieser Entwicklung des Bahnhofsumfeld Erstfeld und der Förderung seiner Funktion als wichtige Verkehrsdrehscheibe ist die Umsetzung folgender Elemente vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verschiebung und Neugestaltung Bushaltestelle</li> </ul>			

- Neugestaltung Gotthardstrasse unter Berücksichtigung und zwingender Gewährleistung des Notbetriebs bei einer allfälligen Sperrung der Nationalstrasse
- Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Teilabschnitt der Kantonsstrasse
- Redimensionierung des Strassenquerschnittes auf 6.00m, was den Vorzonen und Trottoirs im Zentrumsbereich zugutekommt
- Neugestaltung und Aufwertung Gemeindeparkplatz (nicht Bestandteil, respektive keine über das AP 5G mitfinanzierende Massnahme)
- Neubau «Impulssetzer» mit Detailhandel im Erdgeschoss sowie Dienstleistungsangeboten und Wohnungen in den Obergeschossen)
- Neuorganisation Gemeindeparkplatz unter Berücksichtigung zusätzlichem Verkehrsaufkommen
- Mit attraktiver Platzgestaltung soll ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden, der auch eine Lösung für die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen bietet, den fehlenden Bahnhofsvorplatz kompensieren sowie die beiden Angebote des Öffentlichen Verkehrs (Bus & Bahn) kompakt und attraktiv miteinander verbinden kann.
- Attraktive Platzgestaltung Aussenraumgestaltung
- Neugestaltung Bhf.-Vorplatz
- Kiss+Ride
- P+R (Ost, bei ehemaligem Verladeplatz)

**Entwicklung seit der vorherigen Generation**

Die im AP URT 4G bezeichnete Massnahme GV4.11 (1201.4.001) «Testplanung / Gesamtstrategie Zentrum» konnte per Ende 2022 abgeschlossen und anhand zweier nachträglichen Machbarkeitsstudien «Impulssetzer» und «Gotthardstrasse» vertieft werden. Aufgrund von Seiten SBB geänderten Rahmenbedingungen, dass das Personalrestaurant «Milchküche» zwischenzeitlich unter Schutz gestellt wurde und damit die aus der Testplanung einhergehenden Ergebnisse und gefolgerten Massnahmen nicht mehr wie angedacht umgesetzt werden können, musste eine weitere Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, die wiederum für die vorliegende Massnahme im AP der 5.Generation als Grundlage dient.

**Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]**

**Zukunftsbild und Ziele**

Die Massnahme trägt dazu bei, dass die regionale Drehscheibe Erstfeld aufgewertet, der Umstieg verbessert und die Multimodalität gefördert wird. Weiter wird der zentrale Abschnitt der Kantonsstrasse im Ortskern siedlungsorientiert gestaltet und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden wird durch die Umgestaltung erhöht.

**Teilstrategie**

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten
- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität fördern
- FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum

**Handlungsbedarf**

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Verkehrssicherheit
- Gestaltung Strassenraum
- Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten

**Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV](#) (S. 43ff)]**

**WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern**

- WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Der Umstieg zwischen dem verschiedenen Verkehrsmittel wird an der regionalen Drehscheibe Erstfeld verbessert
- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Der Zugang zum ÖV-Netz und Umstieg Bahn-Bus wird verbessert

**WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:**

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

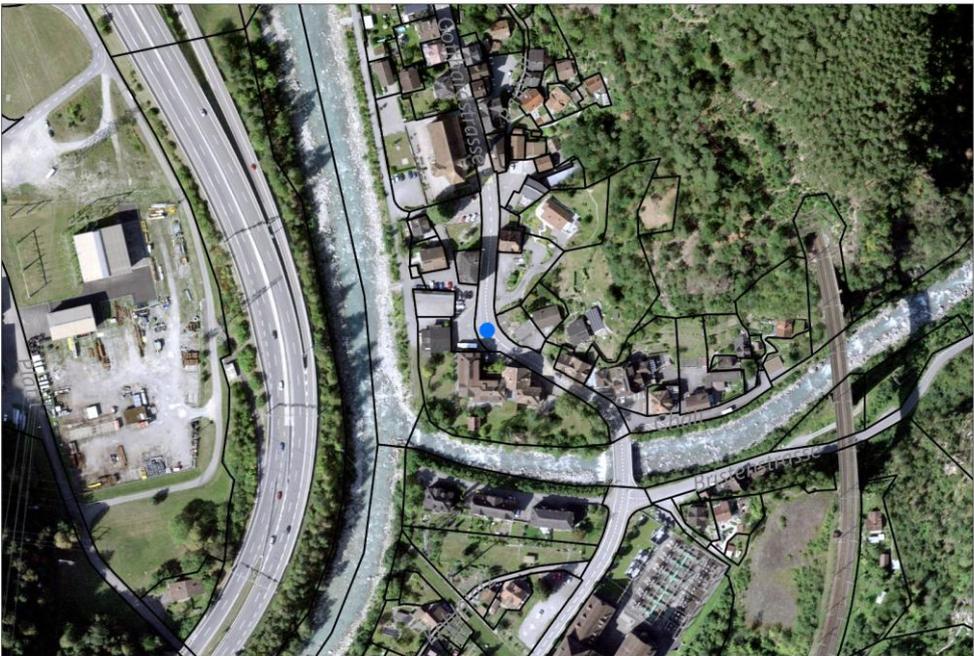
**Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen**

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Kordinationsstand KRP
	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Verweise auf Richtplankapitel / Abschnitte:</b> – Richtplankapitel 5.4 öffentlicher Verkehr und 5.6 Langsamverkehr – 5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte	

	– 5.6-1 Velo- und Fusswegnetz
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	– AP 3G: S3.3, S3.4, GV3.9 und GV3.10 AP 4G: FV4.2.7 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld AP 4G GV4.11 Gemeindehaus bis Bahnhof, Erstfeld: Testplanung AP 4G Vorhaben im C-Horizont: «Umgestaltung Gotthardstrasse, Erstfeld-Oberdorf», «Aufwertung (Verbreiterung) Trottoir (Abschnitt Bf. bis Passerelle)
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind. Gleiches gilt, wenn <i>Fruchtfolgeflächen oder Schutzgebiete</i> von nationaler Bedeutung betroffen sind.
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.

Planungsstand und Finanzierung			
<b>Planungsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
	– Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt. – Bestätigung Planungsstand (Differenzierung A, B und Pauschal) – Darstellung der geplanten weiteren Planungsschritte und deren konkrete Zeitplanung (Vorstudien, Vorprojekte, etc.)		
	<b>Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	
	Durchführung einer gemeinsamen Testplanung (Gemeinde und Kanton und SBB) inkl. Abklärung der Machbarkeit zur Entwicklung der ÖV-Dreh-scheibe (siehe Massnahme GV4.11)	2021-2023	
	Vorprojekt: --> Verweis auf Dokumente	2024	
	Bauprojekt und Genehmigung:	2025-2026	
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	
	<input checked="" type="checkbox"/> Projektierung	2021-2023	
	<input type="checkbox"/> Plangenehmigung/Baubewilligung	2024-2026	
	<input type="checkbox"/> Finanzierung	2026	
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>	2032	
	<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>	2034	
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel (exkl. MWSt.)</b>	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b> <b>Dritte</b>
	<b>CHF 6'500'000</b>	CHF 4'550'000 (70 %)	CHF 1'950'000 (30 %)      -
	<i>Bemerkungen: xxx</i>		
Dokumente und Daten			
<b>Quantitative Angaben</b>	– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.		
<b>Dokumente</b>	– (Testplanung, Machbarkeitsstudie «Impulssetzer» und «Gotthardstrasse», Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.). – Schwachstellenanalyse Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)		

4.3.2 Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckplatz

Silenen: Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckplatz			IM5.2
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A oder B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.002; Weiterentwicklung (IM4.2)	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C kein ARE-Code; Weiterentwicklung (IM3.4)	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme  <b>Massnahmenkategorie</b> Multimodale Drehscheiben
<b>Federführung</b>	Amt für Tiefbau		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Silenen		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
IMS.2.1 Bushaltestelle Post-/Beckplatz 			
<p><b>Ausgangslage</b></p> <p>Der Postplatz befindet sich im Ortskern von Amsteg. Der Platz dient als Busterminal für die Busse Richtung unteres Reusstal und ins Maderanertal. Die bestehende Situation mit der vorhandenen baulichen Infrastruktur ist unattraktiv und auch nicht mehr zeitgemäss. Es fehlen ein Witterungsschutz für wartende Fahrgäste sowie für Velofahrende eine qualitativ hochwertige Infrastruktur mit Abstellplätzen. Aufgrund der Haltestellenlage bzw. der vorhandenen Parkplätze entlang der Kantonsstrasse ist das Ein- und Aussteigen konfliktträchtig. Ebenso wenig ist die bestehende Haltestelle hindernisfrei gemäss BehiG ausgebaut.</p> <p><b>Inhalt</b></p> <p>Zur Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie zur Förderung in der Funktion als Verkehrsdrehscheibe sollen folgende Aufwertungsmassnahmen an der Verkehrsdrehscheibe Post-/Beckenplatz untersucht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Strassenraumgestaltung Gotthardstrasse / Post-, Beckplatz mit Aufwertung des Busterminals als Umsteigepunkt Bus-Bus unter Einbezug umliegender Nutzungen.</li> <li>– Wendemöglichkeit für Busse (Auto AG Uri)</li> <li>– Optimierung Führung Fuss- und Veloverkehr</li> </ul> <p>Es bestehen noch keine konkreten Planungen. Untersucht wurden bisher Möglichkeiten die bestehende Bushaltestelle Beckplatz nach den Richtlinien gemäss BehiG umzubauen, was platzmässig nicht möglich ist. Im Rahmen einer Testplanung sind zusammen mit der Gemeinde Silenen Lösungen zu suchen.</p> <p><b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b></p>			

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

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

## Zweckmässigkeit und Nutzen

### Zukunftsbild und Ziele

Die Massnahme trägt dazu bei, dass die lokale Drehscheibe Amsteg aufgewertet, der Umstieg verbessert und die Multimodalität gefördert wird. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Infrastruktur wird für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Vor allem der Zugang zur ÖV-Haltestelle wird attraktiver, unter anderem durch die Bereitstellung von Veloabstellplätze.

### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- ÖV2 – Verkehrsmittel vernetzen und Multimodalität erhöhen
- VV4 – Qualitative und ausreichende Veloabstellplätze zur Verfügung stellen
- FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum

### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Verkehrssicherheit
- Multimodalität / wichtige Umsteigeknoten
- Fussverkehr
- Veloverkehr

### Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV \(S. 43ff\)](#)]

#### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

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

#### WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

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

### Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen

Bezug zum kantonalen Richtplan	Richtplanrelevanz	Koordinationsstand KRP
	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
	<b>Kein Bezug zum kantonalen Richtplan</b>	
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Abstimmung mit Massnahme S4.3 Q-Gebiet Silenen Amsteg  Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf mit anderen Planungen (national, kantonal, kommunal), Erwähnung Massnahmennummer (3./4./5. Generation) etc. Fachlich und zeitliche Abhängigkeiten	
<b>Flächenbeanspruchung</b>	Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung, wenn im Rahmen der Umsetzung der Massnahme Neueinzonungen nötig sind. Gleiches gilt, wenn <i>Fruchfolgeflächen</i> oder <i>Schutzgebiete</i> von nationaler Bedeutung betroffen sind.	
<b>Abstimmung Verkehr und Siedlung</b>	Abstimmung erfolgt? Beitrag zu AVS?	
<b>Umweltverträglichkeit</b>	Es sind keine Konflikte in Bezug auf die Umweltverträglichkeit zu erwarten.	

### Planungsstand und Finanzierung

<b>Planungsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 (< 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 2 (> 10 Mio. CHF)	<input type="checkbox"/> 3 (> 50 Mio. CHF)
----------------------	---	--	--

	– Massnahme ergibt sich aus Handlungsbedarf. Massnahmenbeschrieb inkl. Planungsstand und weitere Schritte ist vorhanden. Die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen sind abgeschätzt.			
	<b>Planungsschritte</b>		<b>Zeitplanung</b>	
	Studie zu multimodalen Drehscheiben		2024	
	Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr		2024	
	Erarbeitung Studie Strassenraum inkl. umliegende Nutzungen		2028	
	Vorprojekt		2029/30	
<b>Bau- und Finanzierungsreife</b>	<b>Nächste Umsetzungsschritte</b>		<b>Zeitplanung</b>	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Projektierung	2031-2033	
	<input type="checkbox"/>	Plangenehmigung/Baubewilligung		
	<input type="checkbox"/>	Finanzierung	2025	
	<b>Voraussichtlicher Baubeginn</b>		2035+	
<b>Voraussichtliche Inbetriebnahme</b>		Noch unklar		
<b>Anrechenbare Kosten / Finanzierungsschlüssel</b> (exkl. MWSt.)	<b>Total</b>	<b>Kanton</b>	<b>Gemeinde/n</b>	<b>Dritte</b>
	<b>CHF 3'500'000</b>	CHF 3'000'000	CHF 500'000	0
	<i>Bemerkungen: abschliessender Kostenteiler zu definieren, sobald Massnahme als A-Massnahme aufgenommen wird.</i>			
<b>Dokumente und Daten</b>				
<b>Quantitative Angaben</b>	– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.			
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Radwege im Kanton Uri (Baudirektion UR 2019)</li> <li>– Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal (Aft 2016)</li> <li>– Schwachstellenanalyse Veloverkehr Unteres Reusstal (Metron 2024)</li> <li>– Konzept Verkehrsdrehscheiben Kanton Uri (2024)</li> </ul>			

## **4.4 Bus-/ÖV-Infrastruktur**

### **4.4.1 Schattdorf: Bushaltestelle Ried**

Massnahmenblatt folgt.

## **4.5 Eigenleistungen (ohne Bundesbeiträge)**

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

4.5.1 Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A

Altdorf: Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A			GV5.8
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.010	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Kein ARE-Code, neue Massnahme	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Kapazität Strasse / Erschliessungsstrassen
<b>Federführung</b>	Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
<p>Die Werkmatt Uri mit einer Fläche von rund 120'000 m<sup>2</sup> und einem Potential von über 1'000 Arbeitsplätzen liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Altdorf und wird erschlossen mit Fuss- und Veloweg (siehe FV4.2.1 bzw. 1201.4.004). Die Versorgung mit Energie und Wasser wie auch die Entsorgung (Abwasser) und die Verkehrser-schliessung 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. Als Grundeigentümer will der Kanton Uri die Entwicklung des Industrie- und Gewerbeareals zur Erzielung des grösstmöglichen volkswirtschaftlichen Nutzens ausgestalten. Dabei stellt der Quartiergestaltungsplan für die Werkmatt Uri hohe Ansprüche an verdichtetes Bauen und eine Arbeitsplatzdichte. Damit soll sichergestellt werden, dass hochwertige Arbeitsplätze entstehen. Das Areal ist ein Generationenprojekt dessen Entwicklung etappenweise in den nächsten Jahrzehnten erfolgen soll.</p> <p>Der Kanton Uri hat in der Werkmatt Uri inzwischen fünf Baufelder verkauft oder im Baurecht vergeben. Dazu kommt ein Kaufrechtsvertrag. Dabei sind die Nutzungsideen vielfältig: Zu den Projekten zählt einerseits beispielsweise die Bereitstellung einer Basisinfrastruktur mit einer Kombination von Begegnungszonen, Co-Working, Gewerbe- und Kulturräumen, Gastronomie und Shopping-Erlebnissen auf Baufeld 9, andererseits ein multifunktionales Dienstleistungs- und Bürogebäude oder der Schweizer Hauptsitz eines international tätigen Unternehmens. Die Bauprojekte sollen im Zeitraum 2026 realisiert und eröffnet werden.</p> <p>Die Volkswirtschaftsdirektion Uri führt derzeit Verhandlungen mit weiteren Interessenten.</p> <p>Damit diese Projekte realisiert werden können und die Vermarktungsfähigkeit weiterer Baufelder erhöht wird, müssen zusätzliche Strassen- und Werkleitungsinfrastrukturen bereitgestellt werden.</p>			

Nicht alle Elemente des Gesamterschliessungsprojekts sind jedoch zum jetzigen Zeitpunkt notwendig. Im Sinne der Zielsetzung des Gesamtprojekts soll die Umsetzung der zweiten Etappe daher in zwei Teiletappen 2A und 2B erfolgen. So kann die Erschliessung flexibel an die Entwicklung des Areals angepasst werden.

Die Erschliessungsetappe 2A umfasst insbesondere die Fertigstellung der Eyschachenstrasse. Sie entspricht dem genehmigten und behördenverbindlichen QGP. Das Verkehrskonzept stellt eine gute Erschliessung des Areals mit direktem Anschluss an den Autobahn-Halbanschluss A2 sowie an die West-Ost-Verbindung sicher. Zudem wird eine abgestimmte arealinterne Verkehrsführung sowie Begegnungszonen mit Fussgängerpriorität im östlichen Arealteil ermöglicht. Die Fertigstellung der Eyschachenstrasse ermöglicht einen direkten Anschluss der Werkmatt Uri an den öffentlichen Verkehr.

In der Etappe 2A sollen folgende Teilprojekte umgesetzt werden:

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

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

## Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]

### Zukunftsbild und Ziele

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

### Teilstrategie

Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:

- S1 – Siedlungsgebiet qualitativ verdichten
- MS1 – Mobilitätsnachfrage aktiv lenken
- MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen
- MIV2 – Strassenräume siedungsorientiert betreiben und gestalten
- ÖV1 – Korridore entwickeln und Busangebot optimieren
- VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen
- FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz

### Handlungsbedarf

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:

- Arbeitsplatzgebiete
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- ÖV-Erschliessung

## Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. [RPAV](#) (S. 43ff)]

### WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern

- WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Der Entwicklungsschwerpunkt wird optimal erschlossen und ins bestehende Gesamtverkehrssystem eingebunden
- WK 1.3: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Es entsteht eine direkte ÖV-Erschliessung des ESP
- WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Netzlücke / Schwachstelle im Veloverkehr wird geschlossen, das kantonale Velowegnetz wird durchgängig, sicher und attraktiv

### WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

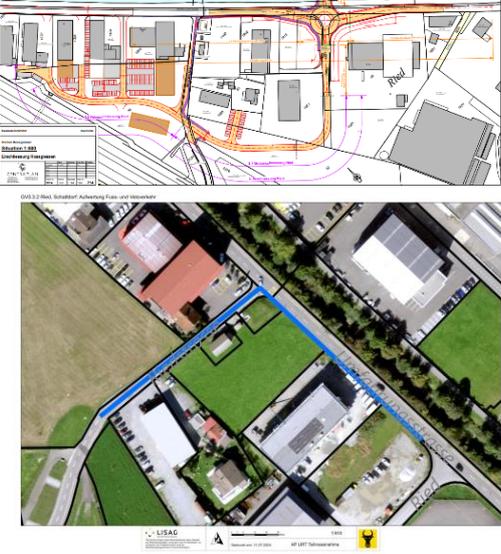
- WK 2.1: Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Entwicklungsschwerpunkt Arbeit an zentraler Lage in der Nähe des Kantonsbahnhofs

### WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:

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

<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– üM3.2 Halbanschluss A2 Altdorf-Süd (AP 3G)</li> <li>– MIV3.1 Entlastungsstrasse West-Ost-Verbindung (WOV) (AP 3G)</li> <li>– S4.5.1 Urner Talboden, Sektor Bahnhof Altdorf (AP 4G)</li> <li>– S4.5.2 Urner Talboden, Sektor Werkmatt (AP 4G)</li> <li>– FV4.4 Umgestaltung Reussacherstrasse, Altdorf: Erstellung Fuss-/Veloweg (AP 4G)</li> <li>– FV5.13 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkt (AP 5G)</li> <li>– GV5.3 Erschliessungsetappe 2B (AP 5G)</li> </ul>	
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>		
<b>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</b>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>
	– Bauprojekt:	2023
	– Baubewilligung	2024
	– Voraussichtlicher Baubeginn	2025
	– Voraussichtliche Inbetriebnahme	2026
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Quantitative Angaben</b>	Siehe Tabelle Sachinformationen	
<b>Dokumente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Quartiergestaltungsplan Eyschachen (Volkswirtschaftsdirektion, 2014)</li> <li>– Bauprojekt Erschliessung Gebiet Eyschachen/Werkmatt (Bigler 2016/2024)</li> </ul>	

4.5.2 Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried

Schattdorf: Rückwertige Erschliessung Ried			GV5.9
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.008	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Einzelmassnahme <b>Massnahmenkategorie</b> Kapazität Strasse Erschliessungsstrassen
<b>Federführung</b>	Gemeinde Schattdorf		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
<p>Die Rynächtstrasse (Kantonsstrasse K24) stellt als Zubringer zur sich im Bau befindenden West-Ost-Verbindung (WOV) ein wichtiger Bestandteil im Gesamtverkehrskonzept des Unteren Reusstals dar. Eine hohe Leistungsfähigkeit der Rynächtstrasse ist eine Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem. Zurzeit münden alle Betriebe im nördlichen Teil der Rynächtstrasse direkt in die Rynächtstrasse ein. Diese Erschliessungen führen bereits heute zu Konflikten und Sicherheitsmängeln bei der Zu- und Wegfahrt dieser Betriebe für den Personen- und Logistikverkehr. Teilweise erfolgt die Be- und Entladung von Lastwagen direkt auf der Rynächtstrasse. Verschiedene Betriebe planen zudem Erweiterungen. Diese sind mit der bestehenden Erschliessung nicht realisierbar.</p> <p>Die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur weist im Gebiet Ried erhebliche Schwachstellen und Netzlücken auf. Dies umfasst einerseits die mangelhafte Querungsstelle über die Rynächtstrasse sowie die fehlende Längsinfrastruktur auf der Riedstrasse.</p> <p>Um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit als Zubringer für die West-Ost-Verbindung zu gewährleisten, sollen die Betriebe entlang der Rynächtstrasse möglichst rückwärtig erschlossen werden. Diese rückwärtige Erschliessung ermöglicht eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>Um das Gewerbegebiet rückwärtig zu erschliessen, wird der bestehende Anschluss von der Rynächtstrasse (Riedstrasse) für den motorisierten Verkehr gesperrt und durch einen neuen Anschluss südöstlich davon (bestehende Stichstrasse Ried) ersetzt. Die ausgebaute bestehende Strasse (Ried) erschliesst die Liegenschaften im Gewerbegebiet rückwärtig von Osten. Die Riedstrasse wird verschmälert und dient nur noch als Stichstrasse zur Erschliessung einzelner Liegenschaften sowie als Fuss- und Veloverbindung abseits des motorisierten Verkehrs. Die Veloführung durchs Gebiet Ried bildet die Verbindung zwischen kantonaler Hauptverbindung entlang der Stillen Reuss und kantonaler Nebenverbindung westlich des Bahndammes, welche abseits der Kantonsstrasse im Süden in Richtung Erstfeld führt und im Norden eine direkte Verbindung an Attinghausen darstellt. Der Anschluss der Fuss- und Veloverbindung an das kantonale Wegnetz entlang der Stillen Reuss ist Bestandteil der Massnahme GV5.4. Entlang der Riedstrasse und der Rynächtstrasse (zwischen Ried und Riedstrasse) wird ein neues Trottoir erstellt.</p> <p>Das Projekt war Teil des AP4G als Massnahmen GV4.3 (1201.4.008), wurde im Rahmen des Prüfprozesses vom Bund jedoch zurückgestuft. Die Massnahme erfolgt nun in Eigenleistung.</p>			

<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>		
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>		
Die Massnahme trägt zur effizienten Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf dem übergeordneten Strassen-netz bei. Das bestehende Konfliktpotential, welches durch die direkte Erschliessung des Gewerbeverkehrs so-wie Ein- und Ausladen entlang der übergeordneten Strassen, wird durch die rückwertige Erschliessung mini-miert bzw. behoben. Die Sicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert. Die bestehenden Schwach-stellen Fuss- und Veloverkehr im Gebiet werden behoben.		
<b>Teilstrategie</b>		
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen</li> <li>– MIV1 – Den motorisierten Verkehr auf übergeordnetem Strassennetz abwickeln</li> <li>– VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives kantonales Velowegnetz schaffen</li> <li>– FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz</li> <li>– GV2: Güterverkehr auf die Schiene verlagern und Verladeinfrastruktur erhalten</li> </ul>		
<b>Handlungsbedarf</b>		
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Fussverkehr</li> <li>– Veloverkehr</li> </ul>		
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>		
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>– WK 1.4: Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: ungestörte und effiziente Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf übergeordneten Strassen; Gewährleistung der Erschliessung Gewerbeverkehr</li> <li>– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Die bestehenden Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr im Gebiet werden behoben.</li> </ul>		
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>		
– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Konfliktpotential durch Zufahrtsverkehr und wei-teren Verkehrsteilnehmenden wird minimiert		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf mit anderen Planungen (national, kantonal, kom-munal), Erwähnung Massnahmennummer (3./4./5. Generation) etc. Fachlich und zeitliche Abhängigkeiten	
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>		
<b>Aktueller Planungs-stand, weitere Pla-nungsschritte</b>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>
	– Erstellung Vorprojekt / Bauprojekt	2025
	– Urnenabstimmung Bauprojekt	ab 2026
	– Baubewilligung / Landerwerb / Auftragsvergabe	2027
	– Baubeginn	2028
	– Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Quantitative Angaben</b>	– Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen gemäss Anhang 4 sind aufzulisten.	
<b>Dokumente</b>	– Vorprojekt inkl. aller Anhänge	

4.5.3 Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse

Bürglen: Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse GV5.10			
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
<b>Federführung</b>	Gemeinde Bürglen		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Altdorf, Amt für Tiefbau		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
GV5.8.2 Verkehrsberuhigung Schächenwaldstrasse  <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center; margin-top: 5px;"> <div style="font-size: 8px;"> <b>LISAG</b>  <small>Landesinformationssystem der Kantone Aargau, Appenzell A. u. S., Glarus, Ob- und Nidwalden, Schwyz, Thurgau, Uri, Unterwalden A. u. S., Valais, Vaud, Zug und Zürich</small> </div> <div style="font-size: 8px;">                  1:5'000                  Gedruckt am: 11.07.2024             </div> <div style="font-size: 8px;">                 AP URT Teilmassnahme             </div> </div>			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
Die Forderung der Anwohnenden für eine Verkehrsberuhigung sowie einer Verbesserung der Beleuchtung wurde eingereicht. Die Schächenwaldstrasse ist als Hauptverbindung im kantonalen Velowegnetz verankert und bildet eine wichtige Verbindung über den Talboden. Weiter wird die Bedeutung der Fussverbindung durch die Öffnung des Schächenwalds für die Bevölkerung weiter verstärkt. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit will die Gemeinde auf den Strassenabschnitte ein Tempo 30-Zone einführen und die Strassenbeleuchtung anpassen bzw. neu erstellen. Für den Fussverkehr ist die Verkehrssicherheit aktuell nicht gewährleistet.			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
Die Massnahme trägt dazu bei, dass Strassen in den Wohnquartieren verkehrsberuhigt sind. Weiter werden durch die Temporeduktion die Konflikte (u.a. aufgrund mangelhafter Sichtbeziehungen) zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden reduziert und die Verkehrssicherheit für alle erhöht. Mit der Verkehrsberuhigung wird die Schächenwaldstrasse zu einer sicheren und attraktiven Veloverbindung im kantonalen Velowegnetz.			
<b>Teilstrategie</b>			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives Velowegnetz schaffen			
<b>Handlungsbedarf</b>			

Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen:							
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrssicherheit</li> <li>– Veloverkehr</li> </ul>							
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>							
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b>							
– WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Es entsteht eine attraktive und sichere kantonale Velohauptverbindung							
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b>							
– Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Das Konfliktpotential wird minimiert und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht							
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b>							
– WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Mit der Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h werden die Lärmemissionen verringert							
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>							
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	Kein Bezug zu anderen Massnahmen						
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>							
<b>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</b>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;"><b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b></td> <td style="text-align: right;"><b>Zeitplanung</b></td> </tr> <tr> <td>– Neubau Strassenbeleuchtung: Vorprojekt inkl. KV ist vorhanden. Umsetzung ist auf die Eröffnung der WOV hin geplant</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">2025</td> </tr> <tr> <td>– Einführung der Tempo-30-Zonen: Verabschiedung zuhanden der kant. Vorprüfung folgt.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">ab 2026</td> </tr> </table>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	– Neubau Strassenbeleuchtung: Vorprojekt inkl. KV ist vorhanden. Umsetzung ist auf die Eröffnung der WOV hin geplant	2025	– Einführung der Tempo-30-Zonen: Verabschiedung zuhanden der kant. Vorprüfung folgt.	ab 2026
<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>						
– Neubau Strassenbeleuchtung: Vorprojekt inkl. KV ist vorhanden. Umsetzung ist auf die Eröffnung der WOV hin geplant	2025						
– Einführung der Tempo-30-Zonen: Verabschiedung zuhanden der kant. Vorprüfung folgt.	ab 2026						
<b>Dokumente und Daten</b>							
<b>Quantitative Angaben</b>	– XXX						
<b>Dokumente</b>	– Vorprojekt und Signalisationspläne sind vorhanden						

4.5.4 Seedorf: Tempo 30 Kantonsstrasse / Umgestaltung Aufwertung Kantonsstrasse

Seedorf: Prüfung Tempo 30 Kantonsstrasse			GV5.11
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (B)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C 1201.4.013; Weiterentwicklung GV4.8	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C 1201.3.074; Weiterentwicklung GV3.9	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum Strassenabschnitt
<b>Federführung</b>	Amt für Tiefbau		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Seedorf		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
<p>Die Gemeinde Seedorf plant die Aufwertung und Entwicklung des Zentrums zu einem Dorfkern. Die Dorfstrasse kann die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs in Punkte Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit heute nur bedingt erfüllen. Daher wird eine Aufwertung des Strassenraums angestrebt. Eine etappenweise bauliche Umgestaltung hat das Ziel die Aufenthaltsqualität zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Gleichzeitig hat die Dorfstrasse die Verbindungsfunktion zwischen dem Dorf und den angrenzenden Gebieten zu gewährleisten. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung von Seedorf besteht das Ziel einer siedlungsverträglichen Umgestaltung bzw. Aufwertung des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt Dorfstrasse. Aus der Erarbeitung eines Leitbilds hat sich eine Vielzahl an Handlungsfelder für die Umgestaltung der Strasse ergeben (u.a. Verbesserung bzw. Erstellung Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur, Minimierung Konfliktpotential zwischen Parkierung und Fussverkehr, Anpassen ÖV-Haltestellen, Aufwertung durch Begrünung und Bereitstellung von Begegnungsorten).</p> <p>In einer ersten Phase ist die Anpassung des Temporegimes auf dem zentralen Abschnitt der Dorfstrasse vorgesehen. Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse soll bereits eine erste Aufwertung des Strassenraums stattfinden. Durch die Anpassung des Temporegimes bzw. der Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aber vor allem des Fuss- und Veloverkehrs verbessert, die Aufenthaltsqualität im Strassenraum erhöht sowie die negativen Auswirkungen des Verkehrs (Lärmemissionen des Strassenlärms) für die Anwohnenden minimiert.</p> <p>Im Rahmen dieser Massnahme soll ein Gutachten zur Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse erarbeitet werden. Dieses wird die Grundlage für weitere Planungen im Strassenabschnitt bilden.</p>			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
<p>Die Massnahme bildet Grundlage für die kommenden Planungen im Perimeter. Grundsätzlich ist das Ziel den Strassenraum im Siedlungszentrum siedlungsverträglicher zu gestalten und die Trennwirkung der Kantonsstrasse minimiert wird. Die Strasse ist nicht nur auf den motorisierten Verkehr, sondern auch auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den Aufenthalt im Ortszentrum ausgerichtet. Die Anpassung des Temporegimes führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Weiter wird durch die Angleichung</p>			

der gefahrenen Geschwindigkeiten die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr verträglicher. Grundsätzlich werden die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern minimiert.

<b>Teilstrategie</b>					
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – MS2 – Verkehrssicherheit im Strassenraum erhöhen – MIV2 – Strassenräume siedlungsorientiert betreiben und gestalten – VV1 – Ein durchgängiges, sicheres und attraktives regionales Velowegnetz schaffen – FV2 – Aufenthalt im öffentlichen Raum					
<b>Handlungsbedarf</b>					
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Verkehrssicherheit – Gestaltung Strassenräume – Veloverkehr					
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. <a href="#">RPAV</a> (S. 43ff)]</b>					
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b> – WK 1.5: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Führung des Veloverkehrs im Mischverkehrs bei Tempo 30 verträglicher					
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen:</b> – Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Durch das Heruntersetzen der Höchstgeschwindigkeit werden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden minimiert und die Verkehrssicherheit für alle erhöht					
<b>WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern</b> – WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Durch die Temporeduktion auf 30 km/h werden die Lärmemissionen verringert					
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>					
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– AP 4G: S4.1: Erarbeitung und Aktualisierung Siedlungsleitbilder</li> <li>– AP 4G: S4.4 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung</li> <li>– Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf mit anderen Planungen (national, kantonal, kommunal), Erwähnung Massnahmennummer (3./4./5. Generation) etc.</li> <li>– Fachlich und zeitliche Abhängigkeiten</li> </ul>				
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>					
<b>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</b>	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 60%;"><b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b></td> <td style="width: 40%;"><b>Zeitplanung</b></td> </tr> <tr> <td>– Erstellung Kurzgutachten zu Tempo 30</td> <td style="text-align: right;">2025</td> </tr> </table>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	– Erstellung Kurzgutachten zu Tempo 30	2025
<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>				
– Erstellung Kurzgutachten zu Tempo 30	2025				
<b>Dokumente und Daten</b>					
<b>Quantitative Angaben</b>	xxx				
<b>Dokumente</b>	Keine Dokumente vorhanden				

4.5.5 Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze

Regionales Bewirtschaftungskonzept für öffentliche Parkplätze			GV5.12
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung Verkehr  <b>Massnahmenkategorie</b> Parkierung
<b>Federführung</b>	Amt für Raumentwicklung		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
Das Klimaschutzkonzept des Kantons Uri (22. August 2023) hat verschiedene Massnahmen zum Verkehr aufgeführt. Die Massnahme M-1C sieht die Bewirtschaftungspflicht für öffentliche wie auch firmeninterne Parkplätze vor. Gerade bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist eine regionale Sichtweise und eine gesamtheitliche Regelung wichtig, um eine Wirkung zugunsten der Verkehrsverlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel zu erreichen. Es soll zudem verhindert werden, dass regionaler Verkehr bei der Parkplatzsuche in die jeweilige Gemeinde mit den geringsten oder nicht vorhandenen Bewirtschaftungsanforderungen verlagert wird. Unter der Regie des Amts für Raumentwicklung wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Agglomerationsprogramms die Grundlage geschaffen, um regional abgestimmte Bewirtschaftungskonzepte auf Gemeindeebene umzusetzen. Dazu werden Tarife und Zeitbeschränkungen bei der Parkierung regional festgelegt. Die Umsetzung erfolgt auf Gemeindeebene durch die jeweiligen Gemeinden. Zusätzlich stimmen sich die Gemeinden regelmässig bei entsprechenden Fragen ab und tauschen sich zu möglichen Änderungen oder Konfliktsituationen miteinander aus.			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
Die Massnahme trägt dazu bei, dass der Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden kann.			
<b>Teilstrategie</b>			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken			
<b>Handlungsbedarf</b>			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Verlagerung Modal Split – Ruhender Verkehr / Parkplatzmanagement			
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>			
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b> – WK 1.5: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems			
<b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:</b> – WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen			
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>			
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	– Keine		
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>			
<b>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</b>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>	
	Erarbeitung erste Mustervorlage	2024	
	Erarbeitung Mustervorlage regionales Bewirtschaftungskonzept in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden	2028	
<b>Dokumente und Daten</b>			
<b>Quantitative Angaben</b>	– XXX		

**Dokumente**

– XXX

#### 4.5.6 Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte

Mobilitätsmanagement Entwicklungsschwerpunkte GV5.13			
<b>Priorität AP 5G</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input checked="" type="checkbox"/> Eigene Leistungen (A)	<b>Priorität 4G ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Priorität 3G, ARE-Code</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C Wählen Sie ein Element aus.	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung Verkehr <b>Massnahmenkategorie</b> Mobilitätsmanagement
<b>Federführung</b>	Amt für Raumentwicklung		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Inhaltliche Beschreibung</b>			
<p>Das Klimaschutzkonzept des Kantons Uri (22. August 2023) sieht verschiedene Massnahmen vor, welche Verkehrsmanagement auf grösseren Arealen wie Entwicklungsschwerpunkten vorsieht. Es handelt sich um die Massnahme M-1c «Bewirtschaftungspflicht für firmeninterne Parkplätze», M-2d «Mobilitätsmanagement bei Bauprojekten mit publikumsintensiver Nutzung», DV-1b «Ladeinfrastruktur für Elektromobilität bei Neubauten oder Sanierung von Parkplätzen», DV-1c «Anreize für Ladestationen in bestehenden Wohnüberbauungen, Dienstleistungsgebäuden sowie Unternehmen».</p> <p>Grössere Areale wie Entwicklungsschwerpunkte mit einer hohen Anzahl Arbeitsplätzen oder Bewohnenden generieren viel Verkehr. Dementsprechend hat ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei diesen Nutzungen eine hohe Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen im Agglomerationsgebiet und kann massgebend zu den angestrebten Veränderungen beim Modal Split beitragen.</p> <p>Um entsprechende Konzepte für Mobilitätsmanagement zu erlassen, werden in einem ersten Schritt durch das Amt für Raumentwicklung die Rahmenbedingungen und Inhalte festgelegt. In den erwähnten Massnahmen sind Inhalte wie die Bewirtschaftung von firmeneigenen Parkplätzen, welche durch Mitarbeitende genutzt werden, Regelungen mittels Mobilitätsmanagement für eine verträgliche Mobilität bei neuen publikumsintensiven Einrichtungen wie die Realisierung von Landeinfrastruktur für Elektromobilität bei Neubauprojekten oder Anreize zur Einführung bei bestehenden Wohnüberbauungen, Dienstleistungsgebäuden sowie Unternehmen abgehandelt.</p> <p>Die aufgeführten Ansätze werden durch den Kanton konkretisiert und ergänzt. Dabei werden die Grundlagen für allfällige Gesetzesanpassungen (PBG, Energiegesetz, Bau- und Zonenordnungen) geschaffen wie Vorlagen für die konkrete Umsetzung auf Kantons- und Gemeindeebene.</p> <p>Für den Entwicklungsschwerpunkt Werkmatt in Uri ist eine «Rahmenmobilitätskonzept» für den gesamten ESP wie ein vertiefendes und separates «Mobilitätskonzept» für den Innovationspark in Erarbeitung. Mit diesen Konzepten werden die übergeordneten Rahmenbedingungen für den gesamten ESP geregelt sowie mit dem spezifischen Mobilitätskonzept die Bedingungen für ein einzelnes Entwicklungsgebiet festgelegt. Die für die Werkmatt ausgearbeiteten Konzepte sollen eine Vorlage für die weiteren ESP bilden, wo ähnliche Konzepte erarbeitet werden. Inhalte der Konzepte sind Lenkungsmaßnahmen wie die Regelung der Parkplatzanzahl. Dabei soll eine Reduktion infolge guter ÖV-Erschliessung und Lage im Siedlungsgebiet auf ein aus fachlicher Sicht empfohlenes Mass erreicht werden. Viele kommunale Parkplatzvorgaben liegen meist über den aus fachlicher Sicht empfohlenen Werten. Parkplätze sollen zudem kostenpflichtig werden. Weiter wird über ein Anreizsystem mittels Carsharing oder -pooling, attraktive Veloinfrastruktur, New Work Strukturen der Firmen, Verbilligungen für die Nachhaltigen Verkehrsmittel etc. erreicht, dass für den Arbeitsweg vermehrt auf den Umweltverbund gesetzt wird.</p>			
<b>Zweckmässigkeit und Nutzen [Qualitativ]</b>			
<b>Zukunftsbild und Ziele</b>			
Die Massnahme trägt dazu bei, dass der Modal Split zugunsten des Fuss- und Veloverkehr und des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden kann.			
<b>Teilstrategie</b>			
Die Massnahmen entsprechen folgenden Teilstrategien: – MS1 – Die Mobilitätsnachfrage aktiv lenken			
<b>Handlungsbedarf</b>			
Mit der Massnahme wird folgender Handlungsbedarf angegangen: – Verlagerung Modal Split – Ruhender Verkehr / Parkplatzmanagement			
<b>Nutzen / Wirkung für gesamte Agglomeration [vgl. RPAV (S. 43ff)]</b>			
<b>WK 1: Qualität des Verkehrssystems verbessern</b> – WK 1.1: Verbesserung des Gesamtverkehrssystems – WK 1.2: Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage <b>WK 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern:</b>			

– WK 4.1: Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen		
<b>Bezug / Abgrenzung zu anderen Planungen / Massnahmen</b>		
<b>Bezug zu anderen Planungen / Massnahmen</b>	– GV5.3 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2B – GV5.5 ESP Gygen - Arealerschliessung – GV5.8 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri – Etappe 2A	
<b>Planungsstand und Umsetzung</b>		
<b>Aktueller Planungsstand, weitere Planungsschritte</b>	<b>Bisherige und künftige Planungsschritte</b>	<b>Zeitplanung</b>
	Erarbeitung erste Mustervorlage Mobilitätsmanagement	2026
<b>Dokumente und Daten</b>		
<b>Quantitative Angaben</b>	– XXX	
<b>Dokumente</b>	– Werkmatt Uri, Rahmenmobilitätskonzept; Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Stand Entwurf 28.10.2024 – Werkmatt Uri, Mobilitätskonzept Innovationspark; Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Stand Entwurf 28.10.2024	

## 5 Zusammenarbeit

Massnahmen im Bereich «Zusammenarbeit» werden nicht vom Bund mitfinanziert, es handelt sich um Eigenleistungen. Sie können aber zur Beurteilung der Programmwirkung durch den Bund beitragen. Sie dienen dazu, die Erarbeitung und Umsetzung künftiger Generationen der Agglomerationsprogramme noch effizienter zu gestalten sowie die verschiedenen Themen des Agglomerationsprogramms und die Planungen der verschiedenen Staatsebenen noch besser aufeinander abzustimmen.

## 5.1 Z1: Koordination AP-Themen im Gemeindeverband

Koordination AP-Themen im Gemeindeverband			Z1
<b>Umsetzungs-horizont</b> Sofortmassnahme / A	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung
<b>Federführung</b>	Urner Gemeindeverband		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden der Agglomeration, Kanton		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>An den durchgeführten Dialogplattformen zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 5. Generation kam von den Gemeinden die Rückmeldung, dass die Erarbeitung der Themen des Agglomerationsprogramms, insbesondere an den Schnittstellen der Gemeinden sowie bei kommunalen Massnahmen mit überkommunaler Wirkung, innert kurzer Zeit erfolgen muss und wenig Zeit für eine überkommunale Abstimmung und Koordination lässt. Es gab auch vereinzelt kritische Stimmen, die den Prozess als zu stark von den kantonalen Ämtern (top-down) dominiert empfanden. Von anderen Gemeinden wurde das starke Engagement des Kantons auch positiv gewürdigt.</p> <p>Mit der Massnahme Z3.1 «Dialogplattform Agglomeration» aus der 3. Generation wurde bereits ein Gefäss geschaffen, in dem agglomerationsspezifische Themen vorgestellt und diskutiert werden können. Die Themenwahl ist aber stark von der Sicht des Kantons geprägt und moderiert.</p> <p>Der Urner Gemeindeverband bietet mit seinen themenspezifischen Arbeitsgruppen eine Plattform, an der solche Themen auch ausserhalb des Top-Down vom Kanton angestossenen Erarbeitungsprozesses (im engeren Sinne) diskutiert und behandelt werden könnten.</p>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Der Urner Gemeindeverband prüft und bildet bei Bedarf eine ständige Arbeitsgruppe (z.B. «Agglomerationsprogramme» oder «Abstimmung Siedlung und Verkehr») an der als Vor- oder Nachbereitung der laufenden oder künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme Themen eingebracht und diskutiert werden können. Die Arbeitsgruppe trifft sich regelmässig, mindestens einmal alle 2 Jahre.</p> <p>Ziel ist es, den Umsetzungs- und Erarbeitungsprozess der Agglomerationsprogramme unter den Gemeinden stärker zu koordinieren, zu verstetigen sowie den (meist kurzfristig anfallenden) zeitlichen Aufwand für das Einbringen von Massnahmen in das nächste Agglomerationsprogramm zu reduzieren. Zudem sollen die Gemeinden eine gemeinsam getragene Haltung zu verschiedenen Themen des AP bilden und so ihre Rolle im Rahmen des Erarbeitungsprozesses weiter gestärkt werden. Die Arbeitsgruppe dient zudem dazu Themen aus den Gemeinden an die Trägerschaft (Kanton Uri) heranzutragen.</p> <p>Themen können von den Gemeinden, vom Vorstand des Gemeindeverbands oder auch von den kantonalen Ämtern laufend eingebracht werden.</p> <p>Mögliche Themen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zukünftige Anzahl und Standorte der Entwicklungsschwerpunkte Arbeit</li> <li>– Sammeln der mittel- bis langfristig geplanten Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen und Prüfung als Massnahme zur Eingabe in der nächsten Generation</li> <li>– Erfahrungsaustausch zur Umsetzung und Erarbeitung von Massnahmen des AP (Diskussion Umsetzungsstand) bzw. laufendes Umsetzungsreporting der Massnahmen des AP</li> <li>– Diskussion des Umsetzungsstands der Massnahmen und Klärung von Fragen zur Umsetzung und Abrechnung der Massnahmen</li> <li>– Analyse des kommunalen und überkommunalen Handlungsbedarfs für die nächste Generation</li> <li>– Analyse von überkommunalen Wirkungen von Massnahmen</li> </ul>			
<b>Nächste Schritte / Zeitplan</b>			
<p>Vorbereitung: 2025-2026 Umsetzung: 2026-...</p>			

## 5.2 Z2: Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete

Organisation und Koordination Arbeitsplatzgebiete			Z2
<b>Umsetzungs-horizont</b> Sofortmass-nahme / A	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung
<b>Federführung</b>	Urner Gemeindeverband		
<b>Beteiligte</b>	Gemeinden der Agglomeration, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Die Agglomeration beinhaltet mit den Entwicklungsschwerpunkten Urner Talboden mit Teilgebiet «Werkmatt» (Gewerbe), «Arbeitsplatzgebiet Schattdorf/Bürglen» (Industrie und Gewerbe, VE), «Arbeitsplatzgebiet Erstfeld / Gygen» (Gewerbe) und «Arbeitsplatzgebiet Amsteg / Grund» (Gewerbe) vier Standorte mit Nutzungsschwerpunkt Gewerbe/Arbeiten. Bei der Werkmatt ist der Kanton Grundeigentümer und federführend für die Entwicklung zuständig. Die übrigen ESP obliegen der Federführung der Standortgemeinden.</p> <p>Der kantonale Richtplan macht zu den ESP Arbeitsplatzschwerpunkten verschiedene Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Das erwartete Beschäftigtenwachstum soll mehrheitlich in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten stattfinden. Die bestehenden Gewerbebezonen sollen sich, wo dies raumplanerisch nicht erwünscht ist, nicht mehr weiter ausdehnen. Angestrebt wird eine Konzentration in regionalen Gewerbebezonen an gut erschlossenen Lagen in den Entwicklungsschwerpunkten (ESP).</li> <li>– Langfristig ist es zudem aus Sicht der Landwirtschaft und der Landschaft wünschenswert, gewisse Gewerbegebiete im Unteren Reusstal bei Nutzungsaufgabe, bei anstehenden Investitionsentscheidungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen allenfalls aufzuheben und zu verlagern.</li> <li>– Künftige Einzonungen von grösseren Gewerbeflächen werden nur noch in den bezeichneten Entwicklungsschwerpunkten und im Sinne von «regionalen, gemeindeübergreifend betriebenen Flächen» vorgenommen. Sie haben eine auf die vorgesehene Nutzung abgestimmte gute Erschliessungsqualität aufzuweisen.</li> <li>– Die ESP Arbeitsplatzgebiete [...] weisen insgesamt ein ähnliches Nutzungsprofil auf. Flächenintensive und strassenverkehrsorientierte Industrie- und Gewerbebetriebe dominieren.</li> </ul> <p>Aus diesen Bestimmungen ergeben sich verschiedene Problemfelder, die auch im Rahmen der Dialogplattformen im Erarbeitungsprozess zu AP 5G angesprochen wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Konkurrenz unter ESP-Gemeinden: Die ESP Schattdorf, Bürglen, Amsteg, Erstfeld verfügen über ein ähnliches Profil. Es bestehen ökonomische Anreize, die Ansiedlung neuer Unternehmen bei der «zuerst angefragten» Gemeinde vorzunehmen, auch wenn der Standort aus regionaler, raumplanerischer und verkehrlicher Sicht nicht optimal ist. Es bestehen kaum Anreize, Anfragen als ungeeignet zu beurteilen und an andere Gemeinden weiterzuvermitteln.</li> <li>– Fehlendes Angebot an ESP-Flächen: Einige ESP-Flächen sind möglicherweise nicht ausreichend erschlossen, verfügen über einen nicht dem Bedarf entsprechenden Zonentyp oder sind aufgrund von Interessen der Eigentümerschaft blockiert.</li> <li>– Gemeinden ohne freie ESP-Flächen: Die Entwicklungsmöglichkeiten in diesen Gemeinden sind aufgrund der Fokussierung auf ESP-Flächen eingeschränkt</li> </ul> <p>Hinweise zu möglichen Lösungsansätzen geben folgende Dokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bundesamt für Raumentwicklung (2024), Smarte Industrie- und Gewerbebezonen. Für eine verbesserte Planung der Industrie- und Gewerbebezonen. Online unter: <a href="https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/91099.pdf">https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/91099.pdf</a></li> <li>– Hürzeler (2015), Lasten-Nutzen-Ausgleich im Rahmen von interkommunal bewirtschafteten Arbeitszonen. Online unter: <a href="https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/dokumente/bericht/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf.download.pdf/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf">https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/recht/dokumente/bericht/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf.download.pdf/regionale_arbeitszonenbewirtschaftung.pdf</a></li> <li>– VLP-ASPAN und KPK (2016), Regionale Arbeitszonenbewirtschaftung. Synthese zum Workshop ARE-KPK vom Nov. 2025. Online unter: <a href="https://www.espacesuisse.ch/sites/default/files/documents/2015_huerzeler-christina_LastenNutzenAusgleichImRahmen.pdf">https://www.espacesuisse.ch/sites/default/files/documents/2015_huerzeler-christina_LastenNutzenAusgleichImRahmen.pdf</a></li> </ul>			

### **Inhalt**

Die Massnahme zielt auf eine verstärkte Koordination der Arbeitsplatzgebiete im Unteren Reusstal ab. Dazu wird ein Prozess gestartet, bei der verschiedene Möglichkeiten sowie die Vor- und Nachteile dieser überkommunalen Koordination diskutiert werden.

Mögliche Fragen, die im Rahmen des Prozesses ergebnisoffen geklärt werden:

- Wer ist für die Organisation und Koordination der ESP Arbeit zuständig?
- Wie ist die aktuelle Situation in den Arbeitsplatzgebieten und ESP im Unteren Reusstal? Welche Gemeinden verfügen über freie Arbeitsplatzgebiete ausserhalb und innerhalb der ESP? Welche Arbeitsplatzgebiete befinden sich an raumplanerisch oder verkehrlich ungünstigen Lagen (gemäss Richtplan)?
- Wie können Gewerbe- und Industriebetriebe an ungünstigen Lagen dazu animiert werden, bei anstehenden grösseren Investitionsentscheidungen, einen Umzug in einen ESP zu erwägen?
- Wie kann das Management bestehender Arbeitszonen bzw. künftige Aus-/Einzonungen im Sinne von «regionalen, gemeindeübergreifend betriebenen Flächen» erfolgen?
- Wie können auch Gemeinden mit Arbeitszonen an ungünstigen Lagen, ohne Arbeitszonenreserven oder ohne ESP von einem solchen Management profitieren?

### **Nächste Schritte / Zeitplan**

Vorbereitung: 2025-2026

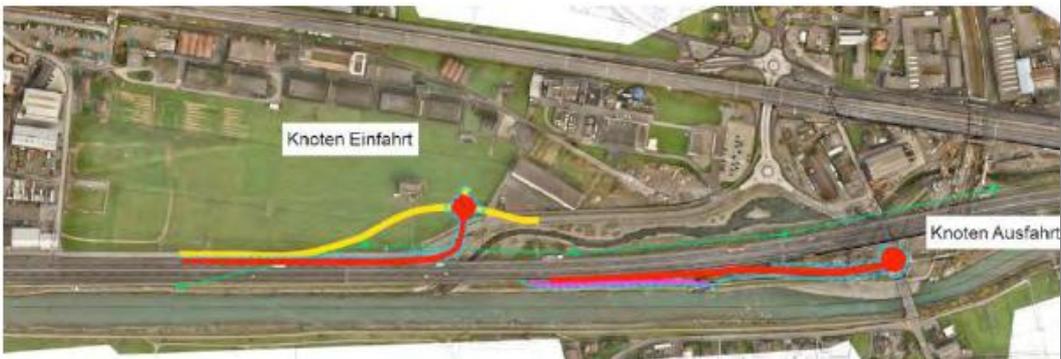
Umsetzung: 2026-...

### 5.3 Z3: Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung

Prüfung kantonale Grundlagen zu Siedlungsökologie und Klimaanpassung			Z3
<b>Umsetzungs-horizont</b> Sofortmassnahme / A	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b> Eigenleistung
<b>Federführung</b>	Amt für Raumentwicklung		
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau, Amt für Umwelt, Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr		
<b>Beschreibung</b>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses des AP 5. Generation wurde von der Trägerschaft als Stossrichtung festgelegt, dass Aspekte der Siedlungsökologie und der Klimaresilienz (Klimaschutz, Klimaanpassung) in die Erarbeitung der Strategien, der Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen einfliessen sollen. Ein entsprechender Handlungsbedarf wurde erkannt und bezogen auf die Strategien konnte dies bereits umgesetzt werden.</p> <p>Bei der Aufarbeitung der Massnahmen hat sich gezeigt, dass dieses Ansinnen für die 5. Generation zu früh kam. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte sind noch nicht überarbeitet, die Siedlungsleitbilder der Gemeinden werden derzeit überarbeitet und die grösseren Massnahmen sind in der Planung teilweise schon weiter fortgeschritten.</p> <p>Explizite Vorgaben in Übereinstimmung mit Art. 12 des Bundesgesetzes über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit (KIG) zur Klimaverträglichkeit, zur Klimaanpassung und zur Siedlungsökologie sind derzeit in der für die Agglomerationsprogramme relevanten kantonalen Gesetzgebung (z.B. Strassengesetz StrG, Planungs- und Baugesetz PBG) noch nicht umgesetzt. Entsprechend fehlt diesen Aspekten bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen auch die Verbindlichkeit.</p> <p>Im Kantonalen Klimaschutzkonzept (zur Reduktion des Ausstosses an Klimagasen) sind Massnahmen vorgesehen, welche den Klimaschutz in allen Planungs- und Förderinstrumenten des Kantons fördern wollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahme V-1a hat die «konsequente Ausrichtung der Planungs- und Förderinstrumente nach den Kriterien des Klimaschutzes» zum Ziel und enthält eine Prüfung der Klimaverträglichkeit der kantonalen Strategien und Konzepte.</li> <li>– Massnahmen V-1b hat die Einführung einer Klimaverträglichkeitsprüfung von Regierungsratsanträgen zum Ziel.</li> </ul>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Auf Basis der Erkenntnisse aus der Massnahme des Klimaschutzkonzepts erstellt der Kanton eine Analyse zur Behandlung der oben erwähnten Themen in der kantonalen raumrelevanten Gesetzgebung. Insbesondere das Strassen- sowie Planungs- und Baugesetz sollen anhand der Erkenntnisse aus der Analyse, bei Bedarf, angepasst werden.</p> <p>Auf dieser Grundlage erarbeitet die Trägerschaft im Hinblick auf das AP der 6. Generation Vorschläge, wie die Themen Klimaschutz, Klimaanpassung und Siedlungsökologie in der kantonalen und kommunalen Planung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen gestärkt werden können.</p>			
<b>Nächste Schritte / Zeitplan</b>			
<p>Vorbereitung: 2025-2026 Umsetzung: 2026-...</p>			

## 6 Übergeordnete und nationale Massnahmen

### 6.1 ÜM1: Halbanschluss Altdorf Süd A2

Halbanschluss A2				ÜM1
<b>Umsetzungs-horizont</b>	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b>	
Unbekannt	SIN OB 10.2 Altdorf	1201.3.083	Nationale Planung Verkehr	
<b>Federführung</b>	ASTRA			
<b>Beteiligte</b>	Amt für Tiefbau Kanton Uri; Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen und Schattdorf			
<b>Kartografische Darstellung</b>				
				
Übersichtsplan Halbanschluss A2 (Quelle: Vorprojekt ASTRA)				
<b>Ausgangslage</b>				
<p>Um weitgehende flankierende Massnahmen auf der Gotthardachse vornehmen zu können, ist eine Ersatzlösung für die schweizerische Hauptstrasse H2/H17 erforderlich. Dies ist für den Kanton Uri ohne Verlust der Netzqualität nur möglich, wenn die West-Ost-Verbindung im Raum Wysshus/Altdorf mit einem neuen Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) an die A2 angeschlossen wird.</p>				
<b>Inhalt</b>				
<p>Im Bereich Wysshus/Altdorf ist ein Halbanschluss Altdorf (von/nach Norden) auf der A2 vorgesehen, damit eine optimale Entlastung der zentralen Siedlungsgebiete erreicht werden kann. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 30.11.2018 das generelle Projekt des neuen Halbanschlusses Altdorf Süd verabschiedet.</p> <p><b>Auszug aus BGER 1C_99/2023 vom 4. Juni 2024<sup>1</sup>:</b> Das Ausführungsprojekt umfasst eine rund 372 m lange Einfahrtsrampe Richtung Norden und eine rund 388 m lange Ausfahrtsrampe Richtung Süden. Die neuen Rampen werden über zwei neue, ebenfalls zum Nationalstrassenprojekt gehörende Kreisel an das untergeordnete Strassenetz angeschlossen. Eine im Bereich der geplanten Ausfahrtsrampe bestehende Lärmschutzwand soll teilweise abgebrochen und durch eine neue, höhere Lärmschutzwand entlang der Ausfahrtsrampe ersetzt werden. Für das Ausführungsprojekt wird mit Kosten von Fr. 11'677'000.- gerechnet.</p>				
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>				
<p>Während der öffentlichen Planaufgabe des Ausführungsprojekts gingen beim UVEK mehrere Einsprachen ein, darunter eine Einsprache der Einwohnergemeinde Attinghausen.</p> <p>Das Bundesgericht hat am 4. Juni 2024 die Beschwerde der Gemeinde Attinghausen gegen das Ausführungsprojekt zum Autobahn-Halbanschluss vollumfänglich gutgeheissen. Das angefochtene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. Januar 2023 und die Plangenehmigung des UVEK vom 31. März 2021 werden aufgehoben. Die Sache wird an das UVEK zurückgewiesen.</p>				
<b>Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration</b>				
<p>Im AP 3G war der Bau der West-Ost-Verbindung inklusive neuer Halbanschluss eine Schlüsselmassnahme, welche wesentliche Veränderungen im Verkehrssystem in Bezug auf den Strassenverkehr im unteren Reusstal zur Folge hat. Ziel der Massnahme ist es unter anderem, die Ortskerne vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Zudem wird die langfristige Erreichbarkeit der Agglomeration im nationalen Kontext sichergestellt und das regionale Gesamtverkehrssystem auf die übergeordneten Entwicklungen angepasst.</p>				

<sup>1</sup> Bundesgericht (2024), BGER 1C\_99/2023 vom 4. Juni 2024. Online unter: [https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?highlight\\_docid=aza://04-06-2024-1C\\_99-2023&lang=de&zoom=&type=show\\_document](https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?highlight_docid=aza://04-06-2024-1C_99-2023&lang=de&zoom=&type=show_document)

## 6.2 ÜM2: Umwidmung Hauptstrasse H2

Umwidmung Hauptstrasse H2			ÜM2
<b>Umsetzungs-horizont</b>	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b>
2025			Nationale Planung Verkehr
<b>Federführung</b>	Amt für Tiefbau Kanton Uri		
<b>Beteiligte</b>	ASTRA		
<b>Kartografische Darstellung</b>			
Signalisationskonzept Hauptstrasse H2 (Quelle: Amt für Tiefbau Uri)			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>Durch die Agglomeration führen aktuell zwei Schweizerische Hauptstrassen, die H17 (Klausenstrasse) sowie die H2 (Gotthardstrasse K2). Die H17 endet an der Gotthardstrasse beim Kreisel Kollegi. Beide sind mit der Nummerntafel für Hauptstrassen (4.57, weisse Zahl auf blauem Grund) signalisiert. Evtl. auch mit 3.03 Hauptstrasse (gedrehtes Quadrat mit gelbem Kern).</p> <p>Hauptstrassen stellen sowohl die Durchleitung des nationalen und internationalen Verkehrs als auch die wichtigsten regionalen Verbindungen sicher. Damit die flankierenden Massnahmen zur WOV, insbesondere in der Ortsdurchfahrt Altdorf (Massnahme X) sowie die geplante Umgestaltung der Flüelerstrasse (Massnahme X) umgesetzt werden können, muss die Hauptstrasse umgelegt werden. Auf nationalen Hauptstrassen sind im Grundsatz keine Tempo-30 und Begegnungszonen zulässig.</p>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Das Amt für Tiefbau hat in Absprache mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) beschlossen, die West-Ost-Verbindungsstrasse sowie die Industriestrasse (K24) neu als Schweizerische Hauptstrasse zu widmen und die Gotthardstrasse zwischen Kreisel Kollegi und Kreisel Flüelen aus dem Hauptstrassennetz zu entlassen.</p> <p>Zur Massnahme gehört auch die Anpassung der Signalisation. Dies trägt dazu bei, dass der Strassenverkehr ab Kreisel Flüelen nicht über die Flüelerstrasse nach Schattdorf oder Bürglen verkehrt, sondern den vorgesehenen Weg via Industriestrasse – WOV wählt.</p>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
Keine			

### **Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration**

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

### 6.3 ÜM3: N4 Neue Axenstrasse

N4 Neue Axenstrasse			ÜM3
<b>Umsetzungs-horizont</b>	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code</b>	<b>Massnahmenart</b>
2024 – 2033	SIN OB 10.1	AP 3G / 4G - / -	Nationale Planung Verkehr
<b>Federführung</b>	ASTRA		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri, Kanton Schwyz		
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<p>Übersichtsplan N4 Neue Axenstrasse (Quelle: <a href="https://www.axen.ch/images/02_projekt/pdf/N4A_Rahmenterminprogramm_Ausfuhrung_20221231.pdf">https://www.axen.ch/images/02_projekt/pdf/N4A_Rahmenterminprogramm_Ausfuhrung_20221231.pdf</a>, Zugriff: 14. November 2024)</p>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>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.</p>			
<b>Inhalt</b>			
<p>Das Projekt umfasst den Bau der neuen Axenstrasse (2-spurig) auf einer Länge von 8.9 km sowie den Bau des Morschacher- (2.9 km) und Sisikoner-Tunnel (4.4 km). Weiter wird die alte Axenstrasse auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet und angepasst und die Anschlüsse nach Riemenstalden und Morschach werden modernisiert. Zudem wird die Ortsdurchfahrt Sisikon umgestaltet.</p> <p>Mit diesen Massnahmen wird der Schutz vor Naturgefahren erheblich verbessert. Die Sicherheit wird dadurch erhöht und die Verfügbarkeit der Verkehrsverbindung sichergestellt. Die neue Axenstrasse fungiert zusätzlich als Ausweichroute zum Seelisbergtunnel (A2), womit die geforderte Netzredundanz gewährleistet wird. Zusätzlich zur Aufwertung der Gemeinde Sisikon wird mit dem Morschacher Tunnel eine nachhaltige Entlastung des Dorfkerns von Brunnen ermöglicht. Durch die baulichen Anpassungen an der alten Axenstrasse und die Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr gewinnt die gesamte Region an touristischer Attraktivität.</p>			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
<p>2023 wurde die Hilfsbrücke am Gumpisch eröffnet. 2024 erfolgte der Baustart. Mit der Inbetriebnahme wird im Jahr 2033 gerechnet.</p>			
<b>Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration</b>			
<p>Die Massnahme befindet sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters, steht jedoch insbesondere mit dem geplanten neuen Anschluss N4 Flüelen im Zusammenhang (vgl. ÜM3). Auch wenn kein Kapazitätsausbau geplant ist, wird der Verkehrsfluss erst mit dem Anschluss N4 durchgehend gewährleistet.</p>			

## 6.4 ÜM4: Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel

Zweite Bauetappe NEAT (SIS): Verlängerung Gotthard-Basistunnel Uri Berg lang und Axentunnel			ÜM4
<b>Umsetzungs-horizont</b>	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code</b>	<b>Massnahmenart</b>
Langfristig	SIS OB 10.2	AP 3G / 4G - / -	Nationale Planung Verkehr
<b>Federführung</b>	BAV		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri, Gemeinde Altdorf, Gemeinde Flüelen		
<b>Kartografische Darstellung</b>			
<p>Übersichtsplan «Uri Berg lang» (Quelle: <a href="https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/1399.pdf">https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/1399.pdf</a>, Zugriff: 9. März 2021)</p>			
<b>Ausgangslage</b>			
<p>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.</p>			

<b>Inhalt</b>
<p>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.</p>
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>
<p><i>Keine</i></p>
<b>Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration</b>
<p>Das Vorhaben hat Auswirkungen auf die SBB-Stammlinie, insbesondere Flüelen wird mit der «Umfahrung Flüelen» entlastet und die Stammlinie aufgehoben. Dieser Teil kann unabhängig von den anderen Elementen erstellt werden, der Kanton setzt sich für eine rasche Realisierung ein. Der Bahnhof Altdorf, welcher für den Halt von Fernverkehrszügen ausgebaut wurde, profitiert vom kreuzungsfreien Anschluss an die Neubaustrecke. Weiter steht das Vorhaben in Abhängigkeit mit der Teilmassnahme S4.5.5, dem ESP Wohnen und Tourismus Flüelen. Die Bebauung im ESP Perimeter ist mit der langfristigen Situation abzustimmen. Die Erschliessungskorridore sind zu sichern.</p> <p>Sollte langfristig und in weiteren Schritten auch der Tunnelabschnitt «Uri Berg lang» realisiert werden, könnte dies auf die Erreichbarkeit des Kantons Uri und den Kantonsbahnhof starke Auswirkungen haben, da Fernverkehrszüge den Kanton ohne Halt umfahren könnten.</p>

## 6.5 ÜM5: Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisell)

Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisell)			ÜM5
<b>Umsetzungs-horizont</b>	<b>Referenz-nummer</b>	<b>ARE-Code AP 3G / 4G</b>	<b>Massnahmenart</b>
Langfristig	SIN OB 10.2	- / -	Nationale Planung Verkehr
<b>Federführung</b>	ASTRA		
<b>Beteiligte</b>	Kanton Uri, Gemeinde Flüelen		
<b>Kartografische Darstellung</b>			
			
Luftbild des Flüeler Kreisells vor der Umgestaltung (Quelle: www.geo.admin.ch)			
<b>Ausgangslage</b>			
Die veränderte Anschlusssituation 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 Kreisell durch eine niveaufreie Lösung zu ersetzen.			
<b>Inhalt</b>			
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 Kreisells 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 Kreisells Flüelen aufgezeigt, die Machbarkeit der Varianten abgeschätzt und die Varianten für die weiteren Bearbeitungsschritte festgelegt. In der aktuellen Bearbeitung des Projekts Kreisell 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 Kreisell 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 Kreisell allerdings noch für längere Zeit bestehen bleiben.			
<b>Entwicklung seit der vorherigen Generation</b>			
Keine			
<b>Schnittstelle mit Verkehrsnetzen der Agglomeration</b>			
Die Massnahme wird durch die verschiedenen Ausbauschritte zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses im Bereich des Flüeler Kreisells führen. Durch eine Verlegung der Kantonsstrasse in einem ersten Schritt wird die Nationalstrasse vom Verkehr zwischen Flüelen und Altdorf entlastet. Weiter sollen die beiden Flüeler Ortsteile unabhängig von der Nationalstrasse miteinander verbunden werden. Das Projekt steht zudem in Abhängigkeit zur neuen Axenstrasse. Der Endzustand des Anschlusses N4 Flüelen wird mit der Fertigstellung der neuen Axenstrasse erreicht, eine Etappierung der Massnahme ist gemäss Antwort des Urner Regierungsrat auf eine Interpellation vom 9.2.2021 möglich und auch vorgesehen.			

Weiter steht das Vorhaben in Abhängigkeit mit der 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.