

MITWIRKUNGSTABELLE

Zum Verkehrsrichtplan

Einwendungen

**Stellungnahme der Verkehrsrichtplanungskommission vom
23. Oktober 2010**

Mitwirkungsverfahren vom 10. Mai 2010 bis 10. Juni 2010

Verabschiedet vom Gemeinderat am 22. November 2010

Zusammenstellung der Stellungnahmen zum Verkehrsrichtplan Altdorf

Letzte Bearbeitung:

22. November 2010

Eingegangene schriftliche Stellungnahmen: 26

Davon: Parteien: 3
Behörden: 4
Interessengemeinschaften: 3
Privatpersonen: 16
Firma: 1

Informationsabend:

Personen, die sich an der Infoveranstaltungen äusserten: 15

Abkürzungen

PW	Personenwagen
LW	Lastwagen
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
LV	Langsamverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PP	Parkplatz
VRP	Verkehrsrichtplan

4.1 Strassennetz

S1) Der Rathausplatz soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Die Parkflächen im Winkel sollen neu über das Parkhaus Schützenmatt erschlossen werden. Der Rathausplatz soll für den MIV höchstens die Funktion eines Zufahrtsweges erfüllen.

Parkhaus Schützenmatt nicht mehr öffentlich, sondern nur noch für AnwohnerInnen des Zentrums, öffentliche Parkplätze auf Zufahrtsachsen		Gegner der Entlastung des Rathausplatzes argumentieren mit dem Tourismus und der Zugänglichkeit zu den Geschäften Befürworter fordern sogar eine komplette Schliessung des Rathausplatzes für den MIV. Sie sind der Meinung, dass die Besichtigung des Teildenkmal ohne Verkehr auf dem Rathausplatz sogar attraktiver ist und dem Tourismus förderlich ist. Die Anlieferung für Geschäfte, Anwohner, Zufahrt bei Veranstaltungen und für Notfallfahrzeuge sollen frei bleiben. Dies sollte im Erläuterungstext deutlicher erklärt werden.
Erschliessung des Winkels ist über privates Parkhaus, welches zahlreichen Privateigentümern gehört, vorgesehen. Die Eigentümer mussten, ohne vorherige Mitteilung im Verkehrsrichtplan feststellen, dass die Strasse enteignet werden müsste, um die Ziele des Verkehrsrichtplanes zu verwirklichen. Das Parkhaus ist in über 300 Miteigentumsanteile aufgeteilt. Die Benützer der Parkplätze werden durch die ganze Erschliessung des Winkels über das Parkhaus in Ihren Rechten bestimmt beeinträchtigt. Nicht zu unterschätzen ist die Unfallgefahr und der zusätzliche Verkehr, wird doch die ganze, vom Rathausplatz geführte Strasse, neu über das Parkhaus Altdorf geführt.		
Marktgasse nicht sperren, Zufahrt sollte für Geschäfte im Winkel möglich sein		Die Handlungsanweisung stellt also einen Kompromiss zwischen den beiden Fronten dar.
Abbiegen bei Ausfahrt aus Rathausplatz in Richtung Schmiedgasse verbieten, da langer Rückstau bis Marktgasse		
Direkte Zu- und Wegfahrt über Rathausplatz von Norden her nicht ganz verunmöglichen, da sonst Umweg über Schmiedgasse genommen wird, gäbe mehr Umwegverkehr		→ Erläuterungstext anpassen, Handlungsanweisung aber beibehalten
Marktgasse sollte für Verkehr nicht gesperrt werden, Teildenkmal als nationales Symbol zieht Touristen an, die nur kurz mit dem Bus vorfahren. Diese würden mit Sperrung Marktgasse wegbleiben.		Neuer Erläuterungstextteil: Die Zufahrt soll zur Anlieferung für Geschäfte, Bewohner und bei Veranstaltungen sowie für Notfallfahrzeuge möglich sein.
Geschäfte im Zentrum verlieren an Kunden vom nördlichen Teil des Dorfes, da diese, wenn sie aus dem Parkhaus herausfahren, einen Umweg fahren müssen, bis sie wieder auf der Hauptstrasse sind.		+ Durchfahrt rechtlich abklären und verhandeln
Schliessung Marktgasse würde Touristen fernhalten		
Sperrung Rathausplatz für MIV, um LV zu fördern		
Verkehrsführung von und zu den PP Turnhalleplatz und Parkhaus Schützenmatt ist Verschlechterung für Altdorfer Geschäfte und Bevölkerung		
Sperrung Rathausplatz sehr begrüssenswert. Für Tourismus und Gewerbe können Lösungen gefunden werden, die sogar zu einer Attraktivitätssteigerung des Dorfes führen.		

S2) Die Gitschenstrasse (Quartiersammelstrasse) soll im Bereich des Schulhauses ihrer Nutzung entsprechend umgestaltet werden.

Umgestaltung Gitschenstrasse und gleichzeitige Einstufung als Verbindungsstrasse macht keinen Sinn

Die Gitschenstrasse ist als Quartiersammelstrasse typisiert und nicht als Verbindungsstrasse. Eine Umgestaltung macht aus sicherheitstechnischen Überlegungen Sinn.

→ Handlungsanweisung beibehalten

S3) Sobald die Unterführung Wysshus realisiert ist, soll der Dorfkern (Tellsgasse und Schmiedgasse, beides Hauptammelstrassen) vom Lastwagenverkehr entlastet werden. Die Gemeinde setzt sich bereits für dieses Lastwagenfahrverbot ein.

LW-Fahrverbot auch für Anlieferung. Belieferung der Geschäfte via neu einzurichtenden Terminal ausserhalb des Dorfes, wo Güter auf kleinere Fahrzeuge umgeladen werden.

Ein Terminal ausserhalb des Dorfes ist kaum realisierbar. Das Kosten-Nutzen Verhältnis ist sehr schlecht. Zudem wäre dies sehr flächenintensiv. Ein Lastwagenfahrverbot ohne Schächenspanne führt dazu, dass beispielsweise die Firma Dätwyler oder das ganze Schächental nur noch über Schattdorf erschlossen werden. Es stellt sich die Frage ob dies richtig ist.

LW-Verbot ohne Verkehrsentslastung (Ost-West Spange) schwer realisierbar

Angestrebtes Lastwagenverbot auch ohne Schächenspanne möglich, sobald Ausbau Industriestrasse und Unterführung Wysshus

Ist die Unterführung Wysshus gebaut, macht es aber sicherlich Sinn, dass das Industriegebiet entlang der Reuss von Schattdorf bis Altdorf ausschliesslich über die Industriestrasse oder von Erstfeld her erschlossen werden. Dazu müssen Lastwagenfahrverbote auf der Attinghauserstrasse, Bahnhofstrasse, Flüelerstrasse und Seedorferstrasse signalisiert werden.

→ Handlungsanweisung beibehalten

S4) Durch geeignete Massnahmen, wie z.B. ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr, ist die Birkenstrasse (Quartierschliessungsstrasse) vom Durchgangsverkehr zu befreien.

Ausdehnung Fahrverbot auf Baumgartenstrasse und Gitschenstrasse

Fahrverbote wie in Gründligasse oder Birkenstrasse belasten Zentrum nur noch mehr

Bauliche Sperrung von Quartierstrassen für Motorfahrzeuge

Durch vermehrte Fahrverbote sind auch landwirtschaftliche Fahrzeuge gezwungen, einen Umweg durchs Dorf zu machen und somit den Verkehr im Dorf zu behindern.

Ein wichtiger verkehrsplanerischer Grundsatz bei der Netzbildung ist es, dass ein hierarchischer Aufbau angestrebt wird. Direkte Verbindungen sollen nur zwischen gleichen oder benachbarten Strassentypen möglich sein. Eine Entlastung einer übergeordneten Strasse (Kantonsstrasse) über eine untergeordnete Quartierstrasse ist zu verhindern. Die Gemeinde ist aber zuständig für die Groberschliessung der Quartiere. Um die Kantonsstrassen zu entlasten sind andere Lösungen wie die Schächenspanne zu finden.

Anträge

Stellungnahme Planungskommission

	<p>Besteht ein übermässiger Anteil an Durchgangs- bzw. Schleichverkehr auf den reinen Quartierstrassen (Strassentypen bis QES) so muss dieser beispielsweise durch Fahrverbote unterbunden werden.</p> <p>Über die Baumgartenstrasse werden öffentliche Nutzungen sowie Versorgungsanlagen direkt und indirekt erschlossen. Ein Fahrverbot für die Baumgartenstrasse und die Gitschenstrasse ist deshalb nicht zweckmässig.</p> <p>→ Handlungsanweisung beibehalten</p>
--	---

S5) Wird der geplante Nationalstrassenhalbanschluss im Bereich Wysshus vor der Schächenspange realisiert, sind zu diesem Zeitpunkt auf der Gründligasse (Quartierschliessungsstrasse) zusätzlich zum Fahrverbot bauliche Massnahmen wie z.B. Strassenunterbrechungen zu ergreifen.

<p>Durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen würden Liegenschaften an Gründligasse und Allenwindenweg abgewertet, da schon relativ schlecht vom ÖV erschlossen und jetzt noch für MIV unattraktiver</p>	<p>Neben der schriftlichen Stellungnahme wurde diese Handlungsanweisung auch an der Orientierungsversammlung von Anwohnern stark kritisiert. Durch die Tempo-30-Zone ist die Verkehrssicherheit bereits heute angemessen.</p> <p>Sollte sich die Unfallzahl stark erhöhen oder die Klagen der Anwohnerschaft an die Gemeinde gelangen, muss sie dann trotzdem mit noch zu bestimmenden Massnahmen reagieren. Dies unabhängig ob ein Richtplaneintrag besteht oder nicht.</p> <p>→ Handlungsanweisung anpassen</p> <p>Neuer Handlungsanweisungstext: Wird der geplante Nationalstrassenhalbanschluss im Bereich Wysshus vor der Schächenspange realisiert, sind zu diesem Zeitpunkt auf der Gründligasse (Quartierschliessungsstrasse) zusätzlich zum Fahrverbot weitere Massnahmen zu ergreifen.</p>
---	--

S6) Die Bahnhofstrasse ist eine Hauptsammelstrasse und soll künftig primär der Verbindung zwischen dem Ortskern und dem Bahnhof dienen. Die Bahnhofstrasse ist hinsichtlich dieses Ziels, insbesondere durch die Schulbereiche, auf ihre Gestaltung zu prüfen.

<p>Lösung des Interessenkonflikts zwischen Schulen Marianisten und Hagen / Florentini / Bernarda einerseits und der Absicht, Bahnhofstrasse zur Hauptachse zwischen Zentrum und Bahnhof zu machen</p>	<p>Die aufgezeigten Probleme können nicht im Rahmen des Verkehrsrichtplans gelöst werden. Deshalb soll der Erläuterungstext präzisiert werden. In einer weiterführenden Studie, die mit einer Begleitgruppe erarbeitet wird, sollen deshalb verschiedene Lösungsmöglichkeiten gesucht und miteinander verglichen werden (siehe auch Kapitel Langsamverkehr).</p>
<p>Auswirkungen des MIV im verkehrsberuhigten Teil der Bahnhofstrasse sind nicht klar.</p>	

<p>Probleme der Bahnhofstrasse als Hauptsammelstrasse, verdichtete Buslinie und Hauptveloroute sind zu lösen</p>	<p>→ Erläuterungstext anpassen</p> <p>Neuer Erläuterungstextteil: In einer weiterführenden Studie, die mit einer Begleitgruppe erarbeitet werden soll, sollen verschiedene Lösungsmöglichkeiten gesucht und miteinander verglichen werden. Es soll aufgezeigt werden, wie eine Umgestaltung der Bahnhofstrasse am sinnvollsten aussehen soll.</p>
--	---

S7) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der Realisierung der Schächenspange als flankierende Massnahme der motorisierte Verkehr auf den Strassen im Dorfkern (Tellsgasse und Schmiedgasse, beides Hauptsammelstrassen) reduziert und beruhigt wird. In diesem Zusammenhang ist im Dorfkern auch die Realisierbarkeit von Fahrbahnhaltestellen zu prüfen.

<p>Schächenspange entlastet Dorfkern nicht, da Achse Gotthardstrasse - Flüelerstrasse weder gesperrt noch für LV attraktiver gemacht werden kann → Staus verschwinden kurzfristig → Attraktivität für MIV im Dorfkern steigt → in einigen Jahren wieder Stau</p>	<p>Durch die flankierenden Massnahmen kann dies eben gerade verhindert werden. Ohne oder mit nur schwachen flankierenden Massnahmen würde dieses Szenario aber tatsächlich eintreten.</p>
<p>Umlegen des Verkehrs muss mittels baulicher Massnahmen unterstützt werden (z.B. Rückbau Flüelerstrasse analog Flüelen)</p>	<p>→ Handlungsanweisung und Erläuterungstext anpassen</p> <p>Neuer Handlungsanweisungstext: Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der Realisierung der Schächenspange als flankierende Massnahme der motorisierte Verkehr auf den Strassen im Dorfkern (Tellsgasse und Schmiedgasse, beides Hauptsammelstrassen) reduziert und beruhigt wird.</p> <p>Neuer Erläuterungstextteil: Altdorf leidet unter einer hohen Verkehrsbelastung. In den Mittags- und Abendspitzen stossen die Strassen an ihre Belastungsgrenzen. Dadurch entsteht Schleichverkehr, welcher nicht nur die Wohnquartiere, sondern auch die Schulwege und Velorouten belastet. Durch die hohe Verkehrsbelastung im Dorfkern bleiben neben Autos auch die Busse des öffentlichen Verkehrs im Kolonnenverkehr stecken. Mit dem Bau der Schächenspange kann der Dorfkern vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dazu sind flankierende, verkehrshemmende Massnahmen im Dorfkern von Altdorf zu ergreifen. Gemeinsam mit dem Kanton sind deshalb bereits heute Lösungen zu diskutieren, wie dies dannzumal realisiert werden kann. Zu prüfende Massnahmen sind beispielsweise eine Neugestaltung des Rathausplatzes inkl. heutigem Strassenraum, Pfortneranlage, Fahrbahnhaltestellen, Tempo-30- und/oder Begegnungszone,</p>

Strassenraumgestaltung usw.

S) Kantonale Themen

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist, wie es der Name schon sagt, ein gemeindliches Dokument. Darin wird primär der angestrebte Endzustand des gemeindlichen Verkehrsnetzes aufgezeigt. Kommunale Verkehrsrichtpläne basieren immer auf den kantonalen Richtplänen und können von dessen Vorgaben nicht abweichen.

In den Richtplankarten des VRP Altdorf wurden die Legendenpunkte farblich unterteilt. Die grau hinterlegten Legendenpunkte sind Genehmigungsinhalte, die übrigen sind Informationsinhalte. Die mit * bezeichneten Legendenpunkte stammen aus dem kantonalen Richtplan und dem rGVK und sind vorgegeben.

Die Gemeinde Altdorf wird die Eingaben ihrer Bevölkerung zu kantonalen Belangen sammeln und dann dem Kanton überreichen.

Schwerverkehr

Schwerverkehrsumleitung via Flüelerstr.-Spitalstr.-Seedorfstr.-Kornmattstr.-Bahnhofplatz-Rynächtstr darf nur für befr. Zeit erfolgen, da sie mehrere 90°-Kurven enthält und für Schwerverkehr ungeeignet ist.

Wird an den Kanton weitergeleitet.

Umfahrung Altdorf und Dorfkernentlastung vom Schwerverkehr können nicht gemeindeintern gelöst werden -> Hearing mit den Gemeinden Flüelen, Attinghausen, Schattdorf und Bürglen

Flüeler- / Seedorfer- / Industrie- / Kornmattstrasse

Keine Verbreiterung der Seedorferstrasse, da sonst schneller gefahren würde

Alle Eingaben betreffend Schächenspange, Seedorferstrasse, Spitalstrasse, Industriestrasse usw. sind an den falschen Adressaten gerichtet (Adressat = Kanton Uri).

Übersichtlichkeit bei der Ein- und Ausfahrt in die Kornmattstrasse, insbes. für Fahrzeuglenker, die von Seedorf her kommen, soll so ausgestaltet werden, dass das Gefahrenpotential für Verkehrsunfälle praktisch ausgeschlossen werden kann

Die Gemeinde kann in ihrem Verkehrsrichtplan im erläuternden Text eine Wertung der kantonalen Massnahmen aus ihrer Sicht vornehmen, muss diese aber als Vorgabe ansehen. Wo möglich kann sie in Handlungsanweisungen durch flankierende Massnahmen die kantonalen Massnahmen unterstützen.

Ausgebaute Industriestrasse zusammen mit der Unterführung Wysshus würde ohne Schächenspange schon deutlich zur Entlastung der Kantonsstrasse beitragen

Ausfahrt von Reussacherstrasse in Kornmattstrasse ist sehr schlecht, LWs auf Trottoir versperren Weg und Sicht, Spiegel oder breiteres Trottoir könnte helfen

Wie kann der Mehrverkehr durch die Umfunktionierung der Industriestrasse zur Umfahrungsstrasse auf ein erträgliches Mass reduziert werden?

Anträge

Stellungnahme Planungskommission

<p>Mit Befremden wird festgestellt, dass bei der neuen Industriestrasse auf jegliche Abschränkungen verzichtet wird und die Entwässerung ins angrenzende Wiesland erfolgt. Trotz Geschwindigkeitsbeschränkung wird befürchtet, dass die Industriestrasse zur Rennbahn entwickelt und für angrenzende Liegenschaften zu einem Sicherheitsrisiko wird</p>		<p>Mit ihrer Umlagerungspolitik (z.B. Mobilitätsmanagement, siehe Handlungsanweisung U2) trägt die Gemeinde grundsätzlich zur Entlastung der Kantonsstrassen bei. Ein allfälliger Rückgang des motorisierten Verkehrs wird aber durch die Verkehrszunahme beispielsweise durch Neueinzonungen wieder wett gemacht.</p>
<p>Lärmberuhigende Massnahmen an Flüelerstrasse</p>		
<p>Flüelerstrasse mit lärmarmem Belag sanieren</p>		
<p>Mind. 2 Fussgängerstreifen auf Spitalstrasse, bestehender ist am gefährlichsten Ort, am besten wäre auf Höhe Spitalstrasse 7 und im Raum Eingang Spital</p>		
<p>Kantonalbahnhof Altdorf</p>		
<p>Fördern der zwei Zentren "Altdorf Ost" und "Altdorf West" birgt das Risiko von zusätzlichem Verkehr. Der Kantonalbahnhof muss deshalb von Altdorf Süd (obere Fabrikstr.) und Altdorf Nord (Reider) erreicht werden können ohne durch den Dorfkern fahren zu müssen.</p>		<p>Wird an den Kanton weitergeleitet.</p>
<p>Linienführung Coop-Tankstelle bis Walter Fürst entlang des linken Schächenufers bzw. vom Kollegium bis Bhf Altdorf könnte auf bereits bestehenden Strassen realisiert werden</p>		
<p>rGVK</p>		
<p>Verkehrsrichtplan muss aufzeigen, wie Gemeinde auf das Ergebnis des rGVK reagiert und wie die notwendigen Lösungen bez. Nutzung des Dorfzentrums, öV, ruhender Verkehr und gemeindeeigenen Erschliessungen aussehen. Die Hinweise fehlen völlig, wie die Gemeinde mit den mehrheitlich ungeeigneten internen Erschliessungen und Übergabepunkte des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz umgehen will.</p>		<p>Im Kanton Uri wird momentan ein regionales Gesamtverkehrskonzept unteres Reusstal erarbeitet (rGVK). Dieses kann als Ergänzung zum kantonalen Richtplan verstanden werden und bildet auch gemäss Vorgabe des Kantons den Rahmen für kommunale Verkehrsrichtpläne. Das rGVK behandelt beim motorisierten Verkehr primär die Kantonsstrasse. Diese sind also Vorgaben für den kommunalen Verkehrsrichtplan von Altdorf.</p> <p>→ Der Erläuterungstext soll mit einem zusätzlichen Kapitel mit dem Thema Vorgaben aus dem rGVK und deren Bedeutung für die Gemeinde ergänzt werden.</p>

	<p>Neuer Erläuterungstextteil: Der Kanton Uri hat am 17.8.2010 einen ersten Entwurf des rGVK UT herausgegeben. Darin wird das regionale Verkehrsthema sehr ausführlich und fundiert beschrieben. Dabei sieht der Kanton die Schächenspange als einzige denkbare Lösung an. Es wird jedoch aufgezeigt, was passiert, wenn keine flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Die Annahmen und Vorgaben aus dem rGVK stellen für den Verkehrsrichtplan Altdorf Rahmenbedingungen dar, welche nicht verändert werden können. Innerhalb dieser Leitgedanken muss sich auch der VRP befinden.</p>
Nationalstrassenanschluss Altdorf Süd / Flüelen	
Neubau Nationalstrassenanschluss Altdorf Süd (Halbanschluss) unnötig. Verkehrspolitische Ziele müssen zuerst überregional festgesetzt werden.	Wird an den Kanton weitergeleitet.
Auswirkungen, wenn Kreisel Flüelen aufgehoben wird	
Mit Autobahnanschluss Altdorf Süd soll der so nicht mehr benötigte Anschluss Flüelen (zumindest teilweise) rückgebaut und aufgehoben werden und flankierende Massnahmen (Sperrungen für Durchgangsverkehr, Beruhigungsmassnahmen) ergriffen werden	
Schächenspange	
Was, wenn Schächenspange nicht oder nur teilweise realisiert wird? Alternativen?	<p>Wenn im rGVK die Schächenspange aufgenommen ist, macht es wenig Sinn, wenn Alternativen zur Schächenspange eingeplant werden. Dies würde einerseits die kantonalen Planungen, die die Gemeinde unterstützt, in Frage stellen und auch zu einer sehr grossen Raumfreihaltung aller alternativen „Routen“ führen.</p> <p>Ohne Schächenspange ist eine Entlastung der Kantonsstrassen im Zentrum künftig kaum möglich. Dies insbesondere weil der Verkehr auf den Kantonsstrassen künftig weiter zunehmen wird. Neue Einbahnstrassen durch die Wohnquartiere werden vom Gemeinderat nicht bewilligt. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Schächenspange so schnell wie möglich realisiert wird.</p> <p>Auf Grund der Anfrage von Oskar Blöchliger an den Landrat wurde eine Linienführung auf oder unter dem Schächenkanal durch die Baudirektion des Kantons Uri geprüft und verworfen.</p>
Umfahrungsstrasse (Schächenspange) und Neubau des A2-Halbanschlusses Altdorf Süd müssen verworfen werden. Eine Umfahrung von Altdorf darf nicht mit einer Durchfahrung von hochwertigem Bürgler Wohn- und Naherholungsgebiet gelöst werden	
Schächenspange bedroht den einmalig naturnahen und für Naherholung wichtigen Schächenwald - Galgenwäldli - Schächenwald - Komplex und würde heute ruhige Wohnzonen belasten.	
Allfällige Dorf - Umfahrung könnte auch auf bestehenden auszubauenden Routen möglich sein (Industriestrasse - Rynächt)	
Warum nicht Schächenspange auf oder unter den "Schächenkanal" legen?	
Linienführung der neuen Verbindung von Altdorf Süd/Halbanschluss Attinghausen zur Klausenstrasse tangiert Naherholungsgebiet Schächenwald und zerschneidet es. Im Areal der ehem. Munitionsfabrik Altdorf wurden in den letzten 10 Jahren auf dem ganzen Industriegelände und im Wald naturnahe Lebensräume geschaffen und erhalten.	
Version Schächenspange bis Hartolfingen inakzeptabel (wichtiges, regionales Naherholungsgebiet, Kulturland und Wald wird für Verkehrsberuhigung auf bestehenden Strassen geopfert)	
Gibt es durch Mehrverkehr auf der Schächenwaldstrasse, wenn sie als Umfahrungsstrasse gebaut ist, Wertminderungen der anliegenden Liegenschaften?	

Anträge**Stellungnahme Planungskommission**

Mit Verkehrsbehinderungen wie T30, Sperrungen wird Durchgangsverkehr nicht geringer, sondern belastender, solange Umfahrung nicht realisiert ist	
Energie (Planung, Lobbying, Finanzen etc.) sollte für die Schächenspanne verwendet werden und nicht für die vielen Detail-Massnahmen	

S) übrige Bemerkungen	
Flüssigerer Verkehr durch Dorf ist schneller und damit für alle anderen Verkehrsteilnehmer gefährlicher	Diese Bemerkungen wurden in der Kommission diskutiert. Es wurde entschieden, dass dadurch keine konkreten Änderungen im Verkehrsrichtplan vorgenommen werden.
wirkliche Entlastung des Dorfkerns nicht möglich, solange Altdorfer Geschäfte nur auf motorisierte Kunden setzen und Potential des LV missachten	
Sofortmassnahmen für flüssigeren Verkehr: Busausbuchtungen anstelle von Fahrbahnhaltestellen, Ticketautomaten bei Haltestellen (mind. bei Fahrbahnhaltestellen), Dichte der Fussgängerstreifen überdenken, Problem Kollegi (Überführung oder Unterführung)	
Grösszügige ökologische Ausgleichs- bzw. Ersatzmassnahmen bei Strassenbauten	
Da Dorfkern trotz teilweiser Entlastung durch Umfahrungsstrasse nicht gesperrt bzw. für LV attraktiver gemacht wird, wird er für den MIV wegen fehlender Staus wieder attraktiver. Massnahmen wie Sperrung von Quartierstrassen für Durchgangsverkehr, bauliche Beruhigung, Rückbau von Strassen, autofreie Wohnquartiere erforderlich	
Änderung des Kreisverkehrs um die Post, würde das Wenden für die Wegfahrt nach Westen erleichtern und verhindert Umweg	
Am idealsten wäre Umfahrungstunnel mit Einfahrt beim ehemaligen Busdepot und je eine Ausfahrt beim Winkel sowie bei der oberen Fabrikstrasse. Schmiedgasse könnte dann autofrei werden.	
Prüfen, ob ein Umschlagplatz, der durch die Sanierung des Bahnhofplatzes wegfiel, einem grösseren Bedürfnis entspricht und wie er allenfalls ohne Kulturlandverlust umgesetzt werden könnte	
Problematik der Erschliessung im Rahmen der Verkehrsplanung angehen, um eine Verdichtung von innen nach aussen anzustreben	
Zugang zu Naherholungsgebiet über Moosbadstrasse darf von Militär nicht verwehrt bleiben	
Einführung von Einbahnstrassen im Dorfzentrum ernsthaft prüfen. Gefahr von höheren Tempi kann mit optischer Einengung des Strassenraums und regelmässigen Geschwindigkeitskontrollen begegnet werden	

4.2 Anschlusspunkte neue Erschliessung**A1) Anschlusspunkte neue Erschliessung: Das neu eingezonte Gebiet XY wird über die bestehende Strasse Z angeschlossen.**

Erschliessung Rossmätteli nicht optimal, bestehende Wohnhäuser werden stark tangiert. Überprüfen, ob Erschliessung nicht südöstlich des Wohnhauses Klausenstrasse 19, bei der Bushaltestelle vis-à-vis Lehrerseminar möglich

Das Problem ist erkannt. Die einzelnen Anschlusspunkte werden noch behandelt und es werden Lösungen gesucht sobald die Einzonnungen definitiv sind.

4.3 Parkieranlagen

P1) Es ist ein Parkleitsystem für die öffentlichen Parkfelder zu erstellen. Dabei ist die Bewirtschaftung der einzelnen Parkplätze zu harmonisieren und der Verkehrsstrategie lenkungswirkend anzupassen.

Parkleitsystem als kurzfristige Massnahme zur Verkehrsberuhigung	
öffentlich zugängliche PP im ganzen Gemeindegebiet nach gleichem System bewirtschaften	<p>Ein funktionierendes Parkleitsystem erfordert erhebliche bauliche Massnahmen. Ein Parkleitsystem mit statischen Signalen ohne Angabe der freien Parkfelder dient allenfalls noch dem Tourismusverkehr. Ein Leitsystem für den Urner Verkehr zu den Parkfeldern, welcher mit Abstand den grössten Teil des Verkehrsaufkommens ausmacht, muss dynamisch sein. Dies erfordert neben den hohen Investitionen auch eine längere Planungs- bzw. Realisationszeit. Dies kann deshalb kaum kurzfristig umgesetzt werden.</p> <p>→ Handlungsanweisung belassen</p>

P2) Im Bereich Bärengässli / Stöckligasse sind öffentlich nutzbare Parkfelder anzulegen.

Keine zusätzlichen PP auf Stöckligasse und Bärengässli, da heute bereits mit Verkehr überlastet	
Stöckligasse mit Fahrverbot (ausgenommen Zubringerdienst) belegen, um LV nicht zu verdrängen	
Neue Parkierungsmöglichkeiten im Dorfkern (Stöckligasse) problematisch, erzeugt Mehrverkehr, ist aber heute schon als Problemgebiet im bez. MIV erkannt	
Parkierungsanlage Bärengässli/Stöckligasse prüfen. Aufgrund der verkehrsberuhigenden Massnahmen ab Baumgartenstrasse Bedürfnis nach neuen PP in diesem Gebiet nicht nachvollziehbar	<p>Der Verkehr aus Richtung Bahnhof muss mit dieser Massnahme nicht über den Knoten Bahnhofstrasse - Tellsgasse fahren um im Zentrum zu parkieren. Mit einem dynamischen Parkleitsystem kann auch der Suchverkehr in diesem Gebiet unterbunden werden. Mit einem entsprechenden Projekt könnte die Situation für den Langsamverkehr im Bereich Bärengässli beispielsweise durch Aufhebung von einzelnen oberirdischen Parkfeldern sogar verbessert werden. Im Knotenbereich Stöckligässli - Bahnhofstrasse besteht ein Konflikt mit dem Langsamverkehr in Längsrichtung entlang der Bahnhofstrasse. Dies sollte im Rahmen einer Erweiterung der Parkfelder untersucht werden.</p> <p>Viele Parkfelder sind privat und daher nur beschränkt von der Gemeinde beeinflussbar.</p> <p>→ Handlungsanweisung ergänzen mit Bedingungen wie z.B. „keine Verschlechterung für den Langsamverkehr“, „Parkfeldbilanz der öffentlichen nutzbaren Parkfelder in etwa gleichbleibend“ usw.</p>

Anträge

Stellungnahme Planungskommission

Neuer Handlungsanweisungstext:
 Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Bereich Bärenhässli / Stöckligasse öffentlich nutzbare Parkfelder geschaffen werden. Die Situation darf dabei jedoch für den Langsamverkehr nicht verschlechtert werden. Ausserdem soll die Parkfeldbilanz der öffentlich nutzbaren Parkfelder in Altdorf in etwa gleichbleibend sein.

P3) Die Carparkfelder vom Winkel sollen an einen anderen Standort verlegt werden. Bei einer Umstrukturierung der in der Richtplankarte markierten potentiellen Standorte ist dies zu berücksichtigen.

Carparkfelder auf Gemeindehausparkplatz und Verschiebung der PW - Parkfelder in Bereich EWA

Der Gemeindehausparkplatz ist als potentieller Standort markiert.

→ Handlungsanweisung belassen

P) Übrige Bemerkungen

Reduktion der Anzahl Parkplätze im Zentrum als Verkehrsanzieher, dafür neue, unterirdische Parkmöglichkeiten an der Peripherie

Der grösste Teil der Eingaben plädieren für weniger Parkfelder direkt im Zentrum. Es gibt kaum Forderungen nach neuen Parkfeldern mitten im Zentrum. Dies bestätigt die Analysen der Gemeinde.

Grundsätzlich keine neuen Parkplätze, nur Verschiebung

Parkierungsmöglichkeiten Gemeindehausplatz/Winterberg ausbauen (z.B. Tiefgarage), Erschliessung via Herrengasse ab "Ringstrasse"

Das Konzept die Parkplätze nicht über das Zentrum zu erschliessen wird auch kaum kritisiert.

Parkierungsmöglichkeiten Kantonsbahnhof (Park & Ride) ausbauen (z.B. Parkplatz Restaurant Bauernhof)

Beim Kantonsbahnhof ist unseres Wissens eine P&R - Anlage vorgesehen (rGVK).

Entlastung des Dorfkerns geschieht nicht mit Änderung der Erschliessung, Parkierungsmöglichkeiten müssen an die Peripherie des Dorfes gelegt werden

→ keine zusätzlichen Handlungsanweisungen

4.4 Öffentlicher Verkehr

O1) Gemeinsam mit dem Betreiber der ÖV-Linien ist zu untersuchen, wie der Fahrplankontakt der Linien nach Attinghausen und Seedorf auch in den Nebenstunden erhöht werden kann. Es ist eine Kosten-Nutzen-Rechnung zu erstellen.

Taktverdichtung vor allem in den Randstunden in die Dörfer von Reuss- und Schächental prüfen	Es ist nicht Aufgabe der Gemeinde Altdorf für eine Taktverdichtung im ganzen Reuss- und Schächental zu sorgen.
verdichteter Fahrplan Richtung Seedorf	<p>→ Die Handlungsanweisung soll deshalb umformuliert werden.</p> <p>Neuer Handlungsanweisungstext: Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass gemeinsam mit dem Betreiber der ÖV-Linien untersucht wird, wie der Fahrplankontakt der Linien nach Attinghausen und Seedorf auch in den Nebenstunden erhöht werden kann. Es ist eine Kosten-Nutzen-Rechnung zu erstellen.</p>

O2) Der ÖV-Knoten beim Rathausplatz ist in Zusammenhang mit der Entlastung des Rathausplatzes vom MIV (Handlungsanweisung S1) nebst den Belangen des Langsamverkehrs primär auf die Belange des öffentlichen Verkehrs auszurichten.

Knotenpunkt des öv im Dorfkern von Altdorf ist vom Telldenkmal zur Post Altdorf zu verlegen	Allenfalls könnte bei der Dätwyler an der Gotthardstrasse der Fahrplan abgewartet werden um nicht mehr den Rathausplatz zu belegen. Kann diese Idee realisiert werden, kann der Rathausplatz auch vom öv entlastet werden.
Prüfen, ob ÖV-Knoten im Bereich Rathausplatz / Türmli richtig ist und was für Konsequenzen diese Anordnung auf übrigen Verkehr und die flankierenden Massnahmen im Dorfzentrum hat	Da der Rathausplatz dem Kanton gehört, müsste die Formulierung hier allenfalls auch heissen: „Die Gemeinde setzt sich dafür ein“
Bushaltestellen auf Tellsgasse hintereinander anordnen und Rathausplatz als verkehrsfreie Begegnungszone aufwerten	→ Handlungsanweisung anpassen.
Prüfen, ob ÖV-Knoten Dorfzentrum Richtung Post verlagert werden könnte, um fehlende Infrastruktur besser zu realisieren.	<p>Neuer Handlungsanweisungstext: Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der ÖV-Knoten beim Rathausplatz in Zusammenhang mit der Entlastung des Rathausplatzes vom MIV (Handlungsanweisung S1) nebst den Belangen des Langsamverkehrs auch auf die Belange des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet wird.</p>

O3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der Bahnhofplatz beim Kantonalbahnhof beim Neubau des Bahnhofs nebst den Belangen des Langsamverkehrs primär auf die Belange des öffentlichen Verkehrs auszurichten ist.

	<p>Keine Stellungnahmen</p> <p>→ Handlungsanweisung belassen</p>
--	--

O4) Bei Bushaltestellen die keine Sitzgelegenheit und keinen Personenunterstand aufweisen, soll untersucht werden, ob eine Verbesserung zweck- und verhältnismässig ist. Gegebenenfalls ist die nötige Infrastruktur zu ergänzen.

Verbesserung der schlechten Infrastruktur des ÖV-Knoten im Dorfzentrum (fehlende Unterstände, im Regen stehende Billetautomaten, keine Toiletten)	<p>Infrastruktur Rathausplatz wird in O2 und O4 behandelt.</p> <p>→ Handlungsanweisung belassen</p>
---	---

O) übrige Bemerkungen

Nur einen Teil der Buslinien über Bahnhofstrasse, dafür bessere Anbindung der inneren Teile von Seedorferstr. und Attinghauserstr.	Wie schon bei den S) Handlungsanweisungen betreffen auch hier viele Eingaben kantonale Belange. Die Gemeinde kann diese an den Kanton weiter leiten und so auf das rGVK einen gewissen Einfluss nehmen.
Gemeinde sollte sich bei verantwortlichen Stellen für wesentlich benutzerfreundlicheres Zonen-Tarifsysteem einsetzen	Gewisse Forderungen nach S-Bahnhaltestellen tönen im ersten Moment zwar sehr interessant. Mit einer S-Bahn Haltestelle im Bereich Talstation Eggbergen könnte man neben der Eggbergenbahn auch noch das Moosbad erschliessen. Auch eine Anbindung des Tellbus in diesem Bereich wäre denkbar. Diese Nutzungen werden aber trotz allem zu wenig S-Bahn Fahrgäste erzeugen, damit zum heutigen Zeitpunkt eine zusätzliche S-Bahn Haltestelle begründbar wäre. Auch ist die künftige Linienführung des Tellbusses noch unklar.
Die Verbindung der beiden Zentren "Kantonalbahnhof" und "Dorfkern Altdorf" hat vorwiegend durch öffentliche Verkehrsmittel im Viertelstundentakt (Shuttle-Bus) zu erfolgen	Wichtig ist auch der NEAT - Variantenentscheid zwischen der Variante Reider ebenerdig schnell und Hafnerried tief. In der Variante Reider ist beispielsweise eine neue Haltestelle im Bereich „Kreisel Flüelen“ vorgesehen. Eine S-Bahn Haltestelle ist deshalb im Moment nicht in den VRP Altdorf aufzunehmen.
S-Bahn Haltestelle im Gebiet Reider / Hafnerried	Dass sich die Situation des öV auf der Strasse durch die prognostizierte Verkehrszunahme ohne Schächenspange künftig weiter verschlechtern wird, ist wohl unbestritten. Bauliche Massnahmen wie Busspuren sind in den Staugefährdeten Bereichen nicht möglich und die Verkehrszunahme im unteren Reusstal kann alleine durch die Gemeinde Altdorf nur geringfügig gebremst werden.
S-Bahn Haltestelle im Gebiet Schächenswald / Eyschachen	
Die ÖV-Routen stimmen mit den kantonalen Überlegungen nicht überein	
Knoten Tellsgasse / Bahnhofstrasse stellt bei einer Verdichtung des öV ein Problem dar	
Wie wird öV geführt, wenn keine Verkehrsentslastung stattfindet?	
S-Bahn Haltestelle im Bereich Gewerbegebiet Schattdorf - Schächens	
Starker Ausbau nötig, vor allem dichter Taktfahrplan	
S-Bahn direkt mit Bussen koordinieren	
Prüfung neuer S-Bahnhaltestellen z.B. auf Höhe Luftseilbahn Eggberge, Attinghausen (bei "Walter Fürst") und Industriegebiet Schattdorf	
Eggberge könnte mit S-Bahn Haltestelle zu Verbindungs-Umsteigehaltestelle zum Tellbus nach Luzern werden	
Integraler Tarifverbund mit kürzeren Haltezeiten der Busse sowie mehr Reisekomfort für Attraktivitätssteigerung des öV	
Es fehlt eine Bushaltestelle im Bereich Aldi / Schützenhaus mit entsprechendem LV Übergang der Flüelerstrasse	<p>→ Der Erläuterungstext soll mit einem zusätzlichen Kapitel mit dem Thema Vorgaben aus dem rGVK und deren Bedeutung für die Gemeinde ergänzt werden</p>

4.5 Langsamverkehr

L1) Die bestehende Langsamverkehrsverbindung, die abseits und parallel zur Flüelerstrasse verläuft, ist in den Gebieten Schützengut und Eggbergbahn zu ergänzen. Dazu sind verschiedene Varianten einander gegenüber zu stellen.

Umbau Flüelerstrasse analog zu Abschnitt Moosbad - Flüelen	Bemerkungen der Bevölkerung sind in der Handlungsanweisung bereits enthalten → Handlungsanweisung belassen
Konzept der Flüelerstrasse ab Moosbadstrasse bis Ringli weiterführen	

L2) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf den Strassen im Ortskern, namentlich der Schmiedgasse und der Tells-gasse, die Belange des Langsamverkehrs besser berücksichtigt und die Sicherheit erhöht werden.

Bessere Berücksichtigung der Belange des LV nur möglich, wenn diesem mehr Platz zugeteilt wird	Bemerkungen der Bevölkerung sind in der Handlungsanweisung aufgenommen. Der Erläuterungstext wird jedoch dahingehend angepasst, dass im Verkehrsrichtplan keine Variante ohne Schächenspanne betrachtet wird, da diese eine Vorgabe aus dem rGVK ist. → Handlungsanweisung belassen
Unterlehn: Ausdehnung Fahrverbot auf Wochentage	
Wie sieht Konzept aus, wenn keine Entlastung des Dorfkerns möglich?	

L3) Die bestehenden öffentlichen Langsamverkehrswege sind rechtlich zu sichern.

Neben rechtlicher ist auch planerische Sicherstellung der LV-Wege nötig. Aufgrund der Unterlagen wird nicht ersichtlich, wo LV Vorrang haben soll und ob sich daraus ein zusammenhängendes Netz bilden soll	In der LV-Karte sind die LV-Wege planerisch gesichert. Der Vortritt für den Langsamverkehr kann nicht grossräumig gesichert werden sondern muss mit Einzelmassnahmen wie Fussgängerstreifen und Teilfahrverboten geregelt werden. → Handlungsanweisung belassen
---	--

L4) Die geplante Parkierungsanlage im Bereich der Stöckligasse (Handlungsanweisung P2) und der Parkplatz beim Gemeindehaus sollen durch Fussgängerverbindungen direkter mit der Schmiedgasse und der Gitschenstrasse verbunden werden. Im Zusammenhang mit der Planung privater Parkierungsanlagen soll dazu eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.

Im Bereich Stöckligasse neue Parkierungsmöglichkeiten nur für Fahrräder	Bei dieser Handlungsanweisung geht es nicht um die Erstellung von neuen Parkfeldern sondern um die Vernetzung der Parkfelder mit dem Langsamverkehrsnetz. Die Auswirkungen solcher neuer Verbindungen sollen in einer Studie untersucht werden. Erst aufgrund der Studie wird die Lage solcher allfällig neuer Verbindungen festgelegt. → In der Handlungsanweisung die Anforderungen an die Studie besser beschreiben.
Auswirkungen der neuen Parkierungsanlage Bäregässli/Stöckligasse mit direkter Verbindung zu Schmiedgasse/Gitschenstrasse unklar	

Neuer Handlungsanweisungstext:
Die geplante Parkieranlage im Bereich der Stöckligasse (Handlungsanweisung P2) und der Parkplatz beim Gemeindehaus sollen durch Fussgängerverbindungen direkter mit der Schmiedgasse und der Gitschenstrasse verbunden werden. Im Zusammenhang mit der Planung privater Parkieranlagen soll dazu eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden. Darin sollen optimale Fussgängerverbindungen bezeichnet werden. Ausserdem sollen Grundstücke bezeichnet werden, welche bei einem Neubau der daraufstehenden Gebäuden genutzt werden könnten, um eine neue Fussgänger Verbindung zu erstellen.

L5) Die Zugänglichkeit zu den Parkplätzen soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet und wo nötig ausgebaut werden. Im Rahmen der Untersuchungen zum Parkleitsystem (Handlungsanweisung P1) soll auch dies berücksichtigt und umgesetzt werden.

Planung sollte LV nicht nur als Zubringer zu MIV verstehen, sondern als wichtigste und eigenständige Verkehrsart und allenfalls Zubringer zu öv gestaltet werden

Das wird auch nicht so verstanden. Die Idee ist, dass die Parkplätze auch ausserhalb des Zentrums attraktiv und sicher erreicht werden können. Durch diese und auch andere Massnahmen wird das Zentrum vom motorisierten Verkehr zusätzlich entlastet.

→ Handlungsanweisung belassen

L6) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die geplante Fussgängerunterführung beim Kantonalbahnhof Altdorf durchgehend bis auf die westliche Seite der Bahngleise ausgeführt wird.

Fussgängerunterführung beim Kantonalbahnhof Altdorf sollte auch für Fahrräder attraktiv gestaltet werden

In Bahnhofunterführungen führt der Veloverkehr zu Konflikten mit dem Fussverkehr. Wird Veloverkehr in der Unterführung zugelassen, so muss diese bedeutend breiter ausgeführt werden. Auch sind andere Anpassungen erforderlich die für den Fussgänger alleine nicht erstellt werden müssen. Beispielsweise kann eine gehbehindertengerechte Gestaltung auch mit Aufzügen erreicht werden. Für den Veloverkehr sind aber Rampen erforderlich.

Bei richtiger Positionierung der Veloabstellanlagen, ist es für den Bahnhofbetrieb auch nicht erforderlich, dass Velos in der Unterführung fahren können.

→ Handlungsanweisung belassen

L7) Die untere Klostergasse ist mit den entsprechenden Massnahmen für den Veloverkehr zu öffnen.

Untere Klostergasse weiterhin nur als Fussweg, sonst müsste Gitschenstrasse zu Quartierschliessungsstrasse herabgestuft und die Kreuzung umgestaltet werden	Fahrverbote für den Veloverkehr stehen nicht im Zusammenhang mit dem Strassentyp. In der Handlungsanweisung steht „mit entsprechenden Massnahmen“. Wenn also eine Anpassung des Knotens erforderlich ist, wird dies realisiert.
Keine Aufhebung des allg. Fahrverbots (Öffnung für Velofahrer) in der unteren Klostergasse aus Gründen der Sicherheit für Fussgänger	Die Sicherheit der Fussgänger hat hohe Priorität. → Handlungsanweisung belassen, Erläuterungstext anpassen Neuer Erläuterungstextteil: Es ist zu untersuchen, welche Massnahmen auf der unteren Klostergasse notwendig wären, um diese für den Veloverkehr zu öffnen.

L8) Das Velofahrverbot auf dem Schybenplätzliweg ist aufzuheben.

Aufhebung Fahrverbot für Velofahrer Schybenplätzliweg bringt Unfallgefahren für Fussgänger, hohes Tempo der Radfahrer wegen Neigung	Die Unfallgefahr wird nicht als besonders hoch eingestuft. Insbesondere mit der Netzer Ergänzung (Handlungsanweisung L1) bildet der Schybenplätzliweg künftig eine wichtige und attraktive Verbindung für den Freizeitveloverkehr zwischen Flüelen und Altdorf. Das heutige allgemeine Fahrverbot soll dabei durch das Teilfahrverbot 2.14, welches auch für „Töffli“ gilt, ersetzt werden.
Mit Aufhebung des Fahrverbots für Velofahrer auf dem Schybenplätzliweg sollten Töfflfahrten mit eindeutigem Signal verboten werden	→ Handlungsanweisung belassen

L9) Auf dem Rathausplatz ist die Veloparkierung zu verbessern und neu zu organisieren.

Überdachte Veloparkanlagen auf Unterlehn und Rathausplatz	Die Abstellmöglichkeiten auf dem Unterlehn sind tatsächlich nicht ganz optimal. Allerdings ist die Überdachung von Veloabstellanlagen zwar ein sehr wichtiges Element um die Veloparkierung zu verbessern, kann aber aus anderen z.B. städtebaulichen Gründen nicht realisiert werden. → Handlungsanweisung ergänzen Neuer Handlungsanweisungstext: Auf dem Rathausplatz und allenfalls dem Unterlehn ist die Veloparkierung zu verbessern und neu zu organisieren.
---	--

L10) Die Attraktivität des Kantonalbahnhofs Altdorf ist für den Veloverkehr mit einer grösseren Anzahl an ideal gelegenen und überdachten Veloabstellplätzen zu verbessern.	
Bahnhofplatz als grosser Kreisel, auf dessen westlicher Aussenseite die Bushaltestellen aller Richtungen angeordnet und Velo	<p>Insbesondere grosse Kreisel sind für den Veloverkehr nicht ideal und oft unfallträchtig. Die Gestaltung des ganzen Bahnhofplatzes wird momentan aber überdacht. Die Veloabstellplätze müssen so nah wie möglich bei den „Eingängen“ realisiert werden. Die Idee Velostation ist prüfenswert. Erfahrungen von anderen meist städtischen Bahnhöfen sind gut. Die Erschliessung des Bahnhofs soll im Rahmen der Handlungsanweisung S1 untersucht werden.</p> <p>→ Handlungsanweisung anpassen</p> <p>Neuer Handlungsanweisungstext: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass die Attraktivität des Kantonalbahnhofs Altdorf für den Veloverkehr mit einer grösseren Anzahl an ideal gelegenen und überdachten Veloabstellplätzen verbessert wird. Ausserdem setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Velostation ein.</p>
Veloabstellplätze beim Bahnhof möglichst nahe bei Abgang zur neuen Unterführung	
Prüfen, ob überwachte Velostation mit Reparaturdienst möglich	
Erreichbarkeit des Kantonalbahnhofs Altdorf mit Velo sollte mit Velowegen, baulichen Massnahmen und Signalisationen verbessert werden, insbesondere in Bahnhofstrasse und angrenzenden Gebieten	

L) Kantonale Themen	
Gemeindeübergreifende Fuss- und Radwege	
Durchgängiger Fuss- und Radweg entlang der Talsohle (Dorfbach, alter Klausenweg...) ist sicherzustellen.	<p>Ein grosser Teil der Eingaben der Verbände und der Bevölkerung bemängelt das Langsamverkehrs-Netz. Einerseits sind Verbindungen beispielsweise zwischen Schattdorf und Altdorf über den Schächen (Bürglen) oder gar zwischen Galgenwäldli (Schattdorf) und Tellpark (Schattdorf) nicht Sache der Gemeinde Altdorf sondern müssen regional im rGVK geregelt werden. Die Gemeinde kann sich dafür aber einsetzen.</p> <p>Andererseits wird auch der Ausbau des Netzes innerhalb der Gemeinde als nicht ausreichend betrachtet. Auch werden die Veloabstellplätze grundsätzlich bemängelt. Neue Fuss- und Radwege abseits der bestehenden Trassen erfordern neben den Baukosten auch einen erheblichen Landerwerb bei vielen verschiedenen Grundeigentümern. Deshalb müssten neu längere Verbindungen parallel zu den Strassen ausführlich analysiert und begründet werden. Auch müssen diese gemeindeinternen Wege regional abgestimmt, bzw. weitergeführt werden.</p>
Fussgängerverbindung via Reussdamm ins Naherholungsgebiet Reussdelta ab Unterführung Bahnhof Altdorf erstellen	
Überlegungen über neue Radwege anstellen (z.B. Überführung auf der Höhe der Einmündung des Palanggenbaches in die Reuss, über die A2 und die Industriestrasse, in Richtung Bahnhof Altdorf)	
Ebene Verbindungen in Nord-Süd-Richtung zwischen Altdorf und Schattdorf (über den Schächen) sind zu prüfen.	
Sinnvolle Fuss- und Veloverbindungen von Altdorf nach Schattdorf (oberhalb Kollegium und Urnertor bzw. unterhalb Schächenbrücke)	
LV-Wege durch Galgenwald über Schächen zum Dorfzentrum Schattdorf, durch Schächenwald zum Rütliquartier / Adlergarten oder Richtung EKZ Tellpark. Aufgrund vieler Schüler Entflechtung vom MIV	

Kantonsstrassen		
Aufwertung der Bahnhofstrasse schwer vereinbar mit Hauptveloroute		Wird an den Kanton weitergeleitet.
Fahrrad wird eher als Freizeit- denn als Alltags- und Berufsverkehrsmittel betrachtet. Velospuren an direkten Hauptachsen sind nötig.		
Adäquate Infrastruktureinrichtungen wie attraktive Fuss- und Radverkehrsnetze und genügend geeignete Fahrradabstellanlagen und bewachte Velostationen am Bhf Altdorf		
Velofahren und Gehen zu Fuss ist auf den 6 m breiten Strassen sehr gefährlich und auf seinen schmalen Trottoirs wenig attraktiv. Neue Verbindung von Bhf Altdorf via Eygasse und neu zu erstellender LV-Brücke über Autobahn und Reuss in den Bereich Bodenwald könnte Besserung bringen		
Veloweg von Flüelen her sollte ab Kreisel Richtung Dorfzentrum fortgeführt werden (zumindest bis zur Verengung bei Bushaltestelle Ringli)		
Neue Querungsmöglichkeit mit Schutzinsel auf Flüelerstrasse auf Bereich Aldi		
3 Lösungen für Förderung LV im Dorfkern: Kernspur, Einbahnverkehr, Verringerung MIV		
Wenn Velowege aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich sind, sollte Kernspur realisiert werden.		
Schächenspange		
Im dicht besiedelten Gebiet um Schächenwald könnte attraktives Naherholungsgebiet (s. Nutzungskonzept Schächenwald, Amt für Forst und Jagd) statt einer neuen Strasse geschaffen werden		Wird an den Kanton weitergeleitet.

L) übrige Bemerkungen		
Bei gegebenen Platzverhältnissen kann Schmiedgasse und Tellsgasse für Langsamverkehr kaum attraktiver gemacht werden, es braucht attraktive Alternativroute wie die angestrebte Verbindung vom Gemeindehausplatz zur Schmiedgasse		Diese Bemerkungen wurden in der Kommission diskutiert. Es wurde entschieden, dass dadurch keine konkreten Änderungen im Verkehrsrichtplan vorgenommen werden.
Prüfen, ob öffentliche Hand Umstrukturierung der Geschäfte (Orientierung mehr auf Rückseite, um Langsamverkehr dort attraktiver zu machen) subventionieren soll		
Fachstelle für Fussgänger- und Veloverkehr, getragen von Gemeinden und Kanton		
Überkommunale Zusammenarbeit im Bereich Veloverkehr: Vernetzung und Leitsysteme für Velofahrer müssen präserter, klarer und eindeutiger sein		
Wie wird Radverkehr verbessert, wenn keine Verkehrsentlastung stattfindet?		

Um Verlagerung von MIV auf Langsamverkehr zu erreichen, bedarf es eines attraktiven Radwegnetzes, das total vom motorisierten Verkehr getrennt verläuft.	
Langsamverkehr nicht nur als Freizeit-, sondern auch als Alltags- und Berufsverkehr fördern und als Mittel zur Verkehrsminderung und Schadstoffreduktion erkennen	
Verbindung von Dorfzentrum Altdorf nach Norden via Wegmattgässli (bei unter Heilig Kreuz) und Krebsried zur Allmendstrasse, so dass es möglich wird, die Bahnunterführung Allmendstrasse direkt (ohne Umweg bis an Flüelerstr.) zu erreichen.	
Führung der Langsamverkehrs-Wege zu stark an den Bedürfnissen des MIV angepasst, als dass darauf geachtet wird, dass kurze Wege ohne unnötige Stopps, sinnlose Umwege und gefährliche Ecken möglich sind	
Konkret formulierte Ziele und Handlungsanweisungen fehlen, meiste Verkehr ist Kurzstreckenverkehr, Förderung des Langsamverkehrs würde MIV entlasten und wäre günstiger als neue Strassen	
Verbesserung der Zugänge zu Parkierungsmöglichkeiten (L4, L5) steigert Attraktivität des MIV und können nicht als Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs betrachtet werden.	
Massnahmen LV eher "Pflasterlipolitik", Langsamverkehr muss zu MIV gleichwertig betrachtet werden. Es braucht ein Konzept mit Analyse der heutigen Situation aus Sicht der Fussgänger und Velofahrer und darauf basierend effiziente Lösungen zur Förderung des Langsamverkehrs	
Bestehendes Netz ist alles andere als bereits relativ dicht. Aufgeführte Velorouten sind hauptsächlich stark vom MIV frequentierte Strassen, auf denen Velofahrer an den Rand gedrückt werden und keine Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergriffen wurden. Getrennte Lösungen fehlen.	
Einbahnverkehr kreisförmig ums Dorf würde für Förderung des LV am meisten bringen	
Verringerung MIV zu Gunsten LV möglich durch nötige Infrastruktur (Velowege, Veloabstellplätze, ÖV-Angebot) sowie Aktionen zur Förderung des Veloverkehrs (z.B. Bike-to-work)	

4.6 Übergeordnete Handlungsanweisungen

U1) In allen Wohnquartieren ist ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Tempo-30-Zonen).	
T20 in Wohnquartieren, da T30 für Nebeneinander von LV und MIV eher zu hoch	<p>Aus der Bevölkerung kommen kaum Einwände gegen Tempo-30-Zonen! Im Gegenteil, es werden sogar Begegnungszonen und eine Erweiterung der möglichen Gebiete gefordert. Insbesondere in den Wohnquartieren wo die Anwohner auch Eigentümer der Strassen sind, sollen Begegnungszonen nicht verunmöglicht werden.</p> <p>Rechtmässige Begegnungszonen auf bestehenden Strassen sind i.d.R. nur mit erheblichen baulichen Massnahmen möglich. Alleine aufgrund des Signals wird die Geschwindigkeit von 20 km/h nicht eingehalten. Auch muss in einem Gutachten bewiesen werden, dass gemäss Artikel 108 SSV eine besondere Gefahr besteht die nicht anders behoben werden kann als mit einer Begegnungszone. Dies ist nicht immer möglich!</p> <p>→ Handlungsanweisung belassen</p>
T30 im ganzen Gemeindegebiet	
Noch grosszügigere Begegnungszone im Zentrum (nicht bloss T30)	
Begegnungszone mit attraktiver Strassenraumgestaltung für Velos und Fussgänger zwingend. Nicht nur T30	
Bannwaldseite Altdorfs bis zum Tunneleingang "Burger King" sollte als Wohnquartier unter Niedriggeschwindigkeitsregime fallen, insbesondere Moosbadweg als Zugang zu Naherholungsgebiet	
Attinghauserstrasse und Gurtenmundstrasse zu Quartierstrassen zurückstufen und als T30-Zonen ausgestalten für mehr Sicherheit und Wohnqualität	

U2) Das bestehende Mobilitätsmanagement der Gemeinde soll weiter ausgebaut und koordiniert werden.	
Mobilitätsmanagement sollte bei Raumplanung beginnen, die mittels Durchmischung der Funktionen und Verdichtung der Siedlung dafür sorgt, dass täglich zurückgelegte Wege möglichst kurz sind	<p>Die Vorschläge der Bevölkerung sind fast alles klassische Mobilitätsmanagement - Massnahmen. Zum besseren Verständnis sollten diese Vorschläge als zu untersuchende Beispiele in den erläuternden Text zu den Handlungsanweisungen aufgenommen werden.</p> <p>→ Erläuterungstext zu den Handlungsanweisungen anpassen.</p> <p>Neuer Erläuterungstextteil: Bisher wurde im bestehenden Verkehrsrichtplan das Mobilitätsmanagement nur am Rande angetönt. Durch ein Mobilitätsmanagement können aber viele verkehrliche Probleme der Gemeinde entschärft werden. Wird z. B. durch das Mobilitätsmanagement eine Umlagerung vom MIV auf den ÖV oder auch auf den Langsamverkehr erreicht, kann je nach Situation auf zusätzliche teure Verkehrsinfrastrukturen verzichtet werden.</p>
Zu Mobilitätsmanagement gehören auch Massnahmen, die das Umsteigen auf LV und öV fördern.	
Mobilitätsmanagement sollte auch Massnahmen in Bezug auf Arbeitswege zusammen mit Arbeitgebern realisieren (z.B. Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten, Parkplatzbewirtschaftung)	
Mittels Mobilitätsmanagement könnte eine Anlieferorganisation für Geschäfte zur Vermeidung von LW-Fahrten ins Zentrum organisiert werden	
Quartierweise Mobility - Autos und entsprechende Abstellplätze als Massnahme des Mobilitätsmanagements prüfen.	
Mobilitätsmanagement sollte Aktionen zusammen mit Schulen und Vereinen starten, um Mütter davon abzuhalten, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule / Vereinsanlass zu transportieren.	
Burgdorf als Beispiel für gelungenes Mobilitätsmanagement, neue Mobilitätsstrategien haben zu deutlicher Attraktivitätssteigerung der Gemeinde beigetragen.	
Forcierung eines optimalen Mobility - Standortnetz (in Quartieren, nahe öV-Haltestellen und Einkaufszentren)	

Alternative Mobilitätsangebote wie CarSharing anbieten		<p>Ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV oder den Langsamverkehr kann beispielsweise mit einer koordinierten Parkplatzbewirtschaftung gefördert werden. Das Parkieren direkt im Zentrum soll weniger attraktiv werden. Um ein Umsteigen zu bewirken soll die Gemeinde beispielsweise folgende Mobilitätsmanagementmassnahmen prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P&R und Bike & Ride – Standorte - Mobility – Standorte - Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten - Anlieferorganisation für Geschäfte - Information in Schulen - Hausliefer- und Velokurierdienst
Neben P&R auch Bike & Ride - Standorte und Mobility - Standorte		
Reduktion der PP kombiniert mit attraktiven Dienstleistungen wie Hausliefer- und Velokurierdienst (mit Elektro-Velo) vermeidet weiteren MIV im Zentrum		