

VERKEHRSRICHTPLAN

22. November 2010



Planungsstand:

Erlass Gemeinderat

An der Erarbeitung der Richtplanung haben mitgewirkt:

Verkehrsrichtplankommission:

Arnold Anton
Aschwanden Toni
Bär-Hellmüller Barbara
Baumann Walter
Blöchlinger Oskar
Cathry Peter
Dubacher Roland
Haener Urs
Hauger Marco
Janett Urs
Jann Marcel
Kälin Benno
Keusch Donat

Kuster Ivo
Lombris Fabian
Marty Anton
Mattmann Rony
Meier Michael
Müller-Huber Trudi
Planzer Stefan
Planzer Beat
Schelbert-Zurbriggen Agnes
Sicher Thomas
Züst Raffaella

Begleitet durch:

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
schmiedgasse 18, 6460 altdorf

fon 041 874 80 90
fax 041 874 80 91
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Andreas Wenger, wenger@teamverkehr.ch
Cécile Dietschy, dietschy@teamverkehr.ch

Foto Titelseite: Christof Hirtler

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Übergeordnete Projekte/Grundlagen	2
1.2	Regionales Gesamtverkehrskonzept unteres Reusstal (rGVK)	3
1.3	Perimeter	3
1.4	Verbindlichkeit	4
1.5	Verfahren	4
2	Bestandteile des Richtplans	5
2.1	Handlungsanweisungen	5
2.2	Erläuterungen	5
2.3	Federführung / Beteiligte	5
2.4	Koordinationsstand	6
2.5	Zeiträume (zeitliche Priorität)	6
3	Strategie	7
3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	7
3.2	Temporegime	8
3.3	Parkierung	9
3.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	10
3.5	Langsamverkehr (LV)	11
4	Vorgaben aus dem rGVK	12
5	Handlungsanweisungen	13
5.1	Strassennetz / Strassentypisierung	13
5.2	Anschlusspunkte neue Erschliessung	17
5.3	Parkierungsanlagen	19
5.4	Öffentlicher Verkehr	21
5.5	Langsamverkehr	23
5.6	Übergeordnete Handlungsanweisungen	27
6	Zusammenstellung Handlungsanweisungen	28
7	Richtplankarten	33

1 Einleitung

Der heute bestehende Verkehrsrichtplan stammt aus dem Jahr 1993/1994. In der Zwischenzeit wurden mehr als 2/3 der damals aufgezeigten Massnahmen umgesetzt. Da kommunale Verkehrsrichtpläne in der Regel einen Zeithorizont von 15 Jahren behandeln, wird der aktuelle Richtplan nun revidiert. Der Verkehrsrichtplan soll zudem den neuen Gegebenheiten und Erkenntnissen angepasst werden. Die Revision des Verkehrsrichtplans erfolgt im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision.

Im vorliegenden Entwurf zur Anpassung des kantonalen Richtplans wird zudem Folgendes festgelegt: „Die Gemeinden überarbeiten soweit notwendig die kommunalen Verkehrsrichtpläne im Nachgang an die Festlegungen des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Unteres Reusstal.“

Im September 2008 hat der Trägerverein Energiestadt der Gemeinde Altdorf für ihr vorbildliches Verhalten in der kommunalen Energiepolitik das Label "Energiestadt" zugesprochen. Insbesondere im Bereich Mobilität weist die Gemeinde einen hohen Zielerfüllungsgrad auf. Dies soll durch den Richtplan weiter verbessert werden.

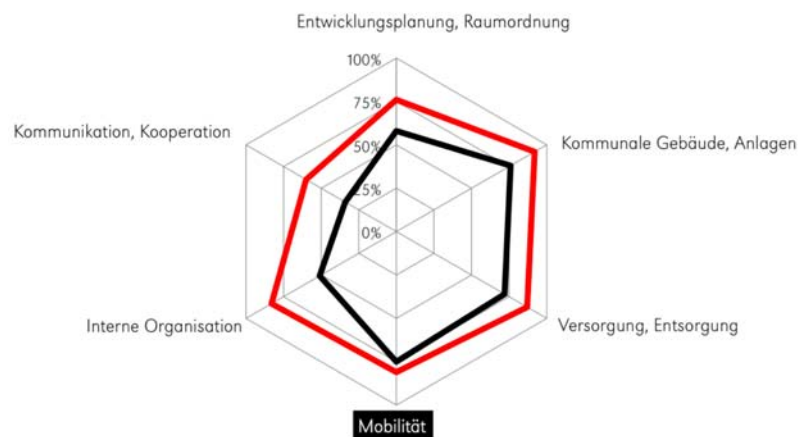


Abbildung 1: Zielerfüllung Energiestadt (rot = Ziel, schwarz = Zielerfüllung)

1.1 Übergeordnete Projekte/Grundlagen

Neben dem kantonalen Richtplan, welcher eine Rahmenbedingung für den zu überarbeitenden kommunalen Verkehrsrichtplan darstellt, erarbeitet der Kanton im Moment ein regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal, siehe Kapitel 1.2. Auch dieses bildet für den Verkehrsrichtplan von Altdorf eine wichtige Grundlage.

Die wichtigsten verkehrlichen Massnahmen der nächsten Jahre lauten wie folgt:

- Instandsetzung Industriestrasse, Ausführung 2010
- Unterführung Wysshus, Inbetriebnahme 2013
- Kantonalbahnhof und genaue Linienführung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat)
- Aufhebung Nationalstrassenanschluss Flüelen (Kreisel Flüelerstrasse)
- Neubau Nationalstrassenanschluss Altdorf Süd
- Schächenspange und zugehörige flankierende Massnahmen wie „Altdorf innerorts“

Bedeutende Auswirkungen auf das kommunale Verkehrsnetz hat sicherlich die Aufhebung des Nationalstrassenanschlusses an der Flüelerstrasse sowie die Schächenspange mit dem neuen Nationalstrassenhalbanschluss. Mit dem neuen Kantonalbahnhof wird sich auch das ÖV-Angebot in der Gemeinde Altdorf merkbar verändern.

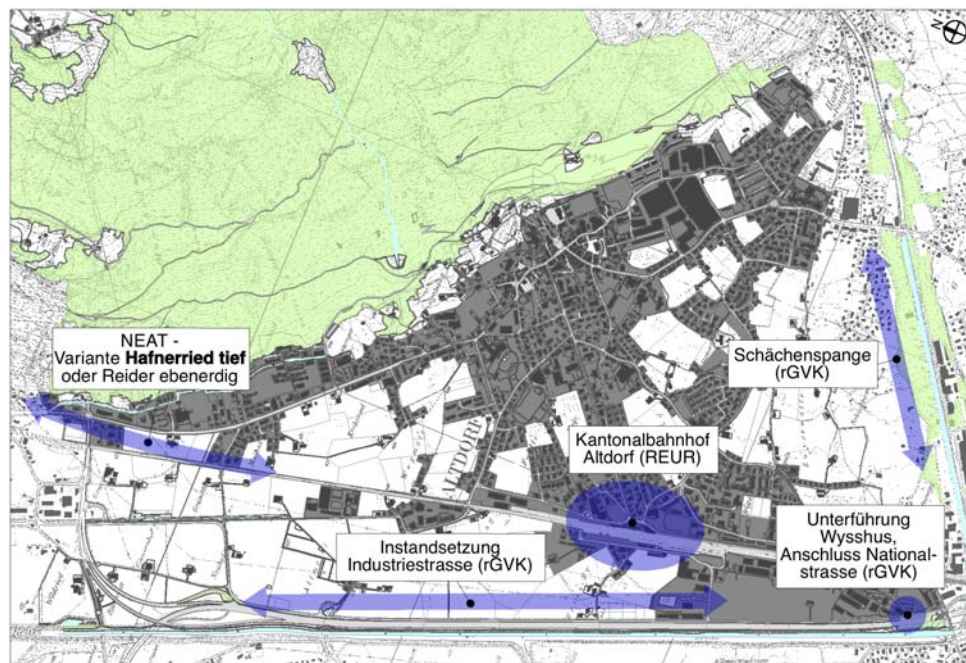


Abbildung 2: Koordination mit überkommunalen Planungen und Bauten

1.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept unteres Reusstal (rGVK)

Das rGVK wird vom Regierungsrat des Kantons Uri herausgegeben. Im Moment liegt die Fassung für die Vernehmlassung vom 17. August 2010 vor. Nach der Genehmigung des rGVK muss der vorliegende Verkehrsrichtplan überprüft und allenfalls angepasst werden. Das rGVK bildet das übergeordnete Leitbild des Verkehrskonzeptes im Kanton Uri.

Im rGVK (regionales Gesamtverkehrskonzept) werden diejenigen Verkehrsfragen behandelt, welche eine überkommunale Bedeutung haben und nicht von einer einzelnen Gemeinde alleine behandelt werden können. Die beabsichtigte Raum- und Siedlungsentwicklung im unteren Reusstal wird eine wesentliche Zunahme der Aktivitäten und damit der Mobilität zur Folge haben. Das rGVK will die Abstimmung der Verkehrsentwicklung mit der Siedlungsentwicklung sicherstellen und verbessern. Damit soll die Wohnqualität im Talboden verbessert und die Industrie- und Entwicklungsgebiete verkehrsmässig direkt erschlossen werden. Das rGVK betrifft sowohl die kantonalen Behörden als auch die Gemeinden, weil ein grosser Teil der Mobilität auf kommunalen Infrastrukturen (Strassen und Wege) abgewickelt wird.

Das kantonale Verkehrsnetz wird demnach im rGVK vorgegeben. Massnahmen und Handlungsanweisungen auf den Kantonsstrassen beispielsweise auf der Flüelerstrasse, Spitalstrasse, Schmiedgasse werden vom Kanton vorgegeben. Die Gemeinde setzt sich aber dafür ein, dass ihre Interessen berücksichtigt werden.

Aus der Sicht der Gemeinde Altdorf werden die Verkehrsprobleme im Urner Talboden im rGVK ausführlich und nachvollziehbar aufgearbeitet. Die Lösungsmassnahmen mit den entsprechenden Konsequenzen werden gut begründet und dargestellt.

Für eine positive Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Urner Talboden ist ein gut funktionierendes Verkehrsnetz entscheidend. Das vorliegende rGVK zeigt eindrücklich auf, wo heute und in Zukunft die Probleme liegen werden, wenn keine Anpassungen am Verkehrsnetz vorgenommen werden. Die aufgezeigten Massnahmen zur Lösung dieser Verkehrsprobleme mit den Kernelementen neue West-Ost-Verbindung (Kreisel Wysshus bis Klausenstrasse), neuer Halbinschluss Altdorf Süd an die A2 und weiteren flankierenden Massnahmen sind zwar nicht einfach umzusetzen aber um so effizienter in ihrer Wirkung.

1.3 Perimeter

Wie schon im „alten“ Richtplan wird nur das Altdorfer Gemeindegebiet im Tal behandelt. Auf den Gemeindeteil Eggberge wird nicht weiter eingegangen.

1.4 Verbindlichkeit

Der kommunale Verkehrsrichtplan spielt eine wichtige Rolle als Koordinationsinstrument zwischen dem übergeordneten kantonalen Richtplan, dem regionalen Gesamtverkehrskonzept und dem kommunalen Zonenplan. Eine wichtige weitere Aufgabe liegt in der Koordination der räumlichen Aktivitäten mit den Nachbargemeinden.

Der kommunale Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich. Im Unterschied zur Nutzungsplanung (z.B. Zonenplan) befindet sich nicht die Gemeindeversammlung über den kommunalen Verkehrsrichtplan, sondern der Gemeinderat. Zudem entfällt die Beschwerdemöglichkeit. Daraus ergibt sich, dass die gemeindlichen Richtpläne nicht grundeigentümergebunden sind. Sollten Festlegungen des kommunalen Richtplans grundeigentümergebunden Wirkung entfalten, sind sie durch geeignete Instrumente der Nutzungsplanung umzusetzen (Bauordnung, Zonenplan, Baulinienplan, Quartiergestaltungsplan usw.).

1.5 Verfahren

Der Gemeinderat erarbeitet und beschliesst bzw. erlässt den kommunalen Verkehrsrichtplan. Er gibt der Bevölkerung und weiteren Trägern raumwirksamer Aufgaben sowie den Organisationen Gelegenheit, bei der Erarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans in geeigneter Weise mitzuwirken. Der kommunale Verkehrsrichtplan wird für die Behörden von Altdorf verbindlich, sobald der Gemeinderat den Richtplan erlassen hat. Anschliessend wird der Verkehrsrichtplan vom Regierungsrat zur Kenntnis genommen.

Ändern sich die Verhältnisse oder zeigen sich bessere Lösungen, ist der kommunale Verkehrsrichtplan zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. Das gilt insbesondere dann, wenn die Zonenplanung der Gemeinde, Vorhaben des Kantons oder die Sachpläne des Bundes es verlangen.

2 Bestandteile des Richtplans

Der Aufbau und Begrifflichkeiten des Verkehrsrichtplans von Altdorf sind an den kantonalen Richtplan angelehnt.

Der Verkehrsrichtplan von Altdorf setzt sich zusammen aus einem Bericht und den Richtplankarten. Der Bericht besteht aus einer erläuternden Strategie und Handlungsanweisungen mit deren spezifischen Erläuterungen.

2.1 Handlungsanweisungen

Die Handlungsanweisungen richten sich an den Aufgabenträger (Gemeinde Altdorf), eingestuft nach dem erreichten Stand der Koordination, respektive nach zeitlicher Priorität. Diese Angaben sind im Lauf der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Handlungsanweisungen umfassen nicht nur konkrete Projekte, sondern können auch Prozesse, Organisationshinweise oder die Erarbeitung von Studien beschreiben. Eine Übersicht über alle Handlungsanweisungen ist dem Kapitel 6 zu entnehmen.

2.2 Erläuterungen

Ergänzend zu den Handlungsanweisungen werden zum besseren Verständnis spezifische Erläuterungen für die einzelnen Handlungsanweisungen formuliert. Sie ersetzen den Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV.

2.3 Federführung / Beteiligte

Für jede Handlungsanweisung werden die Zuständigkeiten festgelegt:

- **Federführung:** Die unter Federführung genannte Stelle leitet die Arbeiten zur Umsetzung der Handlungsanweisungen. Sie legt den inhaltlichen und zeitlichen Rahmen fest, koordiniert die Arbeiten mit anderen Aufgaben und übergeordneten Vorgaben, zieht dazu die als Beteiligte genannten Stellen bei und beurteilt die finanziellen Konsequenzen. Wo nichts anderes erwähnt, liegt die Federführung bei der Gemeinde.
- **Beteiligte:** Die Beteiligten leisten die notwendigen Fach- oder Koordinationsaufgaben entsprechend ihrem räumlichen oder fachlichen Zuständigkeitsbereich und stehen für Vernehmlassungen zur Verfügung.

2.4 Koordinationsstand

Die Handlungsanweisungen im Richtplan befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Koordination:

- Festsetzung: Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind.
- Zwischenergebnis: Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen.
- Vororientierung: Vorhaben, die noch nicht erheblichen Abstimmungsbedarf haben oder über die erst generelle Vorstellungen bestehen, die aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

Die Koordinationsstände können sowohl für Projekte als auch für Prozesse, Organisationshinweise oder Erarbeitungen von Studien angewendet werden.

2.5 Zeiträume (zeitliche Priorität)

- Kurzfristig: Aufgabe sofort beginnen, die erforderlichen Mittel bereitstellen und die notwendigen Verfahren einleiten.
- Mittelfristig: Aufgabe im Zeitraum von 0 - 5 Jahren beginnen oder erledigen; allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern.
- Langfristig: nach Bedarf im Zeitraum von 0 - 15 Jahren erledigen; die weitere Entwicklung beobachten.
- Daueraufgaben: laufend, bzw. periodisch erledigen.

3 Strategie

Aus der nach der Mitwirkung überarbeiteten kommunalen Entwicklungsstrategie und den Gruppenarbeiten des Workshops der Verkehrskommission resultieren die folgenden strategischen Grundsätze.

3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Industriestrasse soll ausgebaut werden. Sie stellt in Zukunft mit der Schächenspange die grossräumige Umfahrung von Altdorf dar. Damit die Umfahrung auch benutzt wird, sollen flankierende Massnahmen die Durchfahrt durch das Zentrum für den motorisierten, insbesondere den Lastwagenverkehr, unattraktiver gestalten (verkehrsberuhigt).

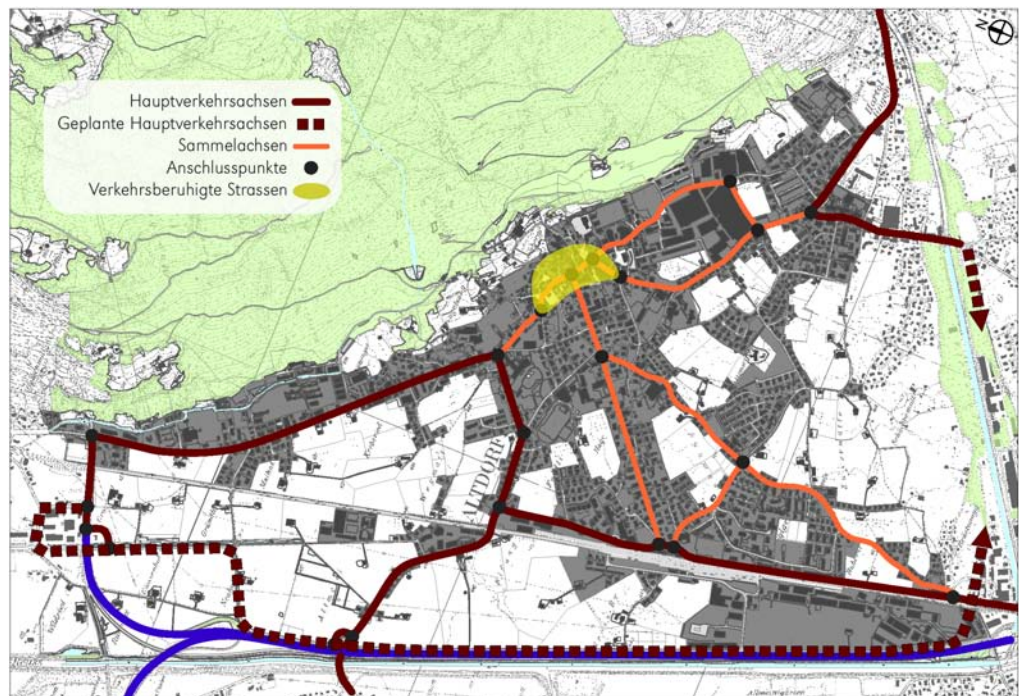


Abbildung 3: Motorisierter Individualverkehr

3.2 Temporegime

Die übergeordneten Strassen im Zentrum sollen auf eine Geschwindigkeit von 20 – 30 km/h ausgelegt werden. Im übrigen Siedlungsgebiet sollen Gestaltung und Betrieb in der Regel auf eine Geschwindigkeit von 40 - 50 km/h ausgelegt sein.

In den Quartieren, ausgenommen auf den übergeordneten Strassen, soll flächendeckend Tempo 30 ermöglicht werden.

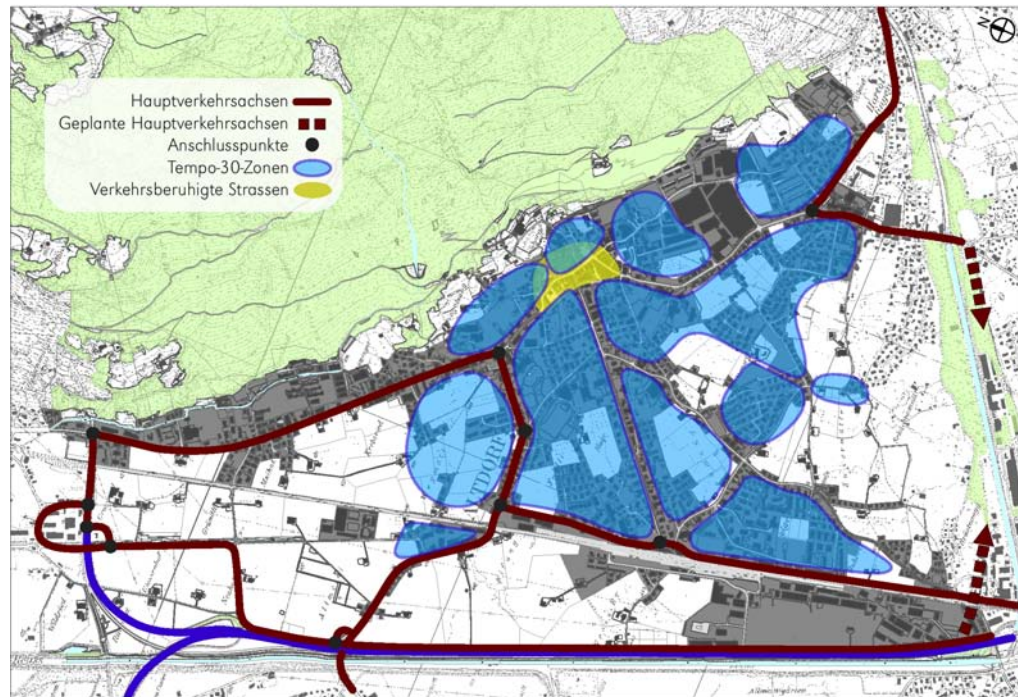


Abbildung 4: Temporegime

3.3 Parkierung

Die Anzahl Parkfelder im Zentrum sollen in etwa beibehalten werden. Die Parkplätze sollen jedoch nicht mehr über das Zentrum erschlossen werden. In diesem Zusammenhang kann auch die Lage der Parkplätze optimiert werden. Mit einem Leitsystem sollen die Fahrzeuge zum nächsten freien Parkfeld gelotst werden.

Beim „neuen“ Kantonalbahnhof Altdorf sind genügend Park+Ride-Parkfelder zu erstellen.

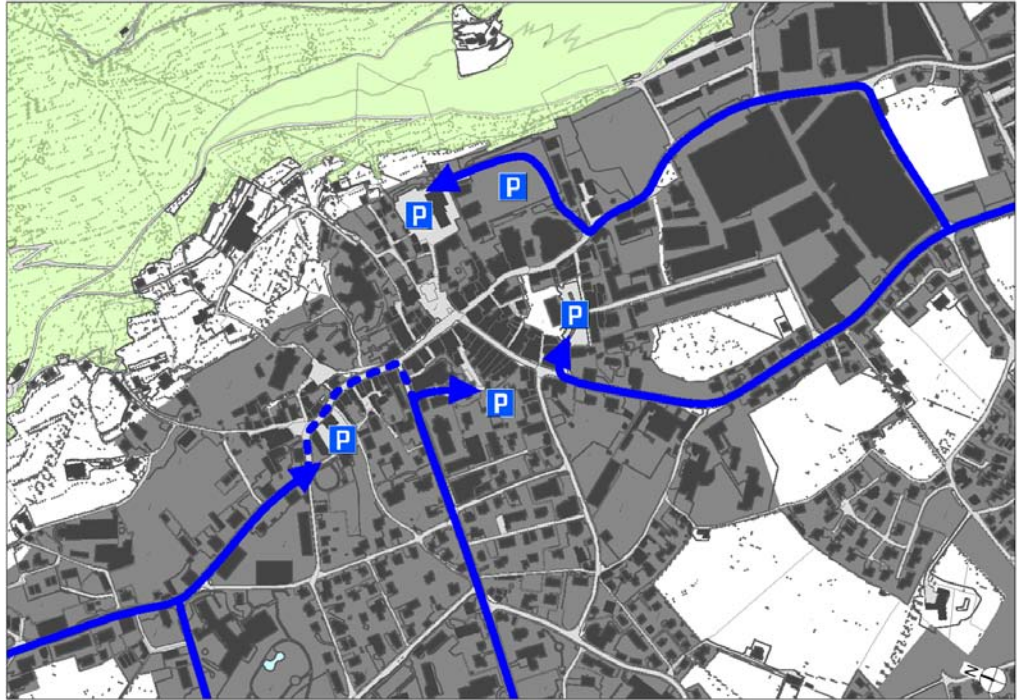


Abbildung 5: Erschliessung Parkierung im Zentrum

3.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die beiden Zentren (Rathausplatz und Kantonalbahnhof Altdorf) sollen mittels ÖV optimal miteinander verbunden werden. Deshalb sollen möglichst alle ÖV-Linien zum Bahnhof über die Bahnhofstrasse geführt werden. Ausserdem sollen die Attraktivität der Bushaltestellen weiter gesteigert und der Takt in den Randzeiten verbessert werden.

Die guten Verkehrsverbindungen mit den nahen Zentren (Luzern, Zug, etc.) sowie in Richtung Süden sind zu verbessern.

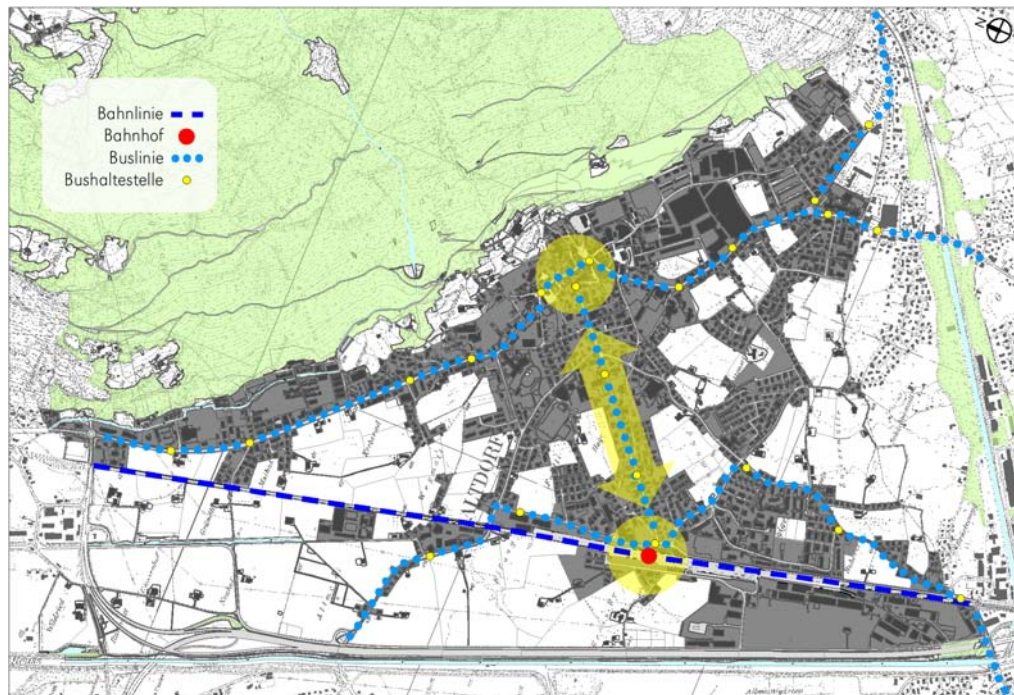


Abbildung 6: Öffentlicher Verkehr

3.5 Langsamverkehr (LV)

Die Schmiedgasse, die Tellgasse und der Rathausplatz sollen für den Langsamverkehr attraktiver gestaltet werden. Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf den Strassen und Plätzen im Zentrum von Altdorf sollen erhöht werden, um so das Zentrum als Begegnungs- und Einkaufsort zu attraktivieren.

Die Durchlässigkeit der Quartiere soll für den Fuss- und Veloverkehr - wo möglich - erhöht werden. Beim neuen Kantonalbahnhof soll eine Verbindung Richtung Entwicklungsgebiet für den Langsamverkehr gebaut werden. Die Velo-Verbindungen Richtung See sollen attraktiver gestaltet werden.

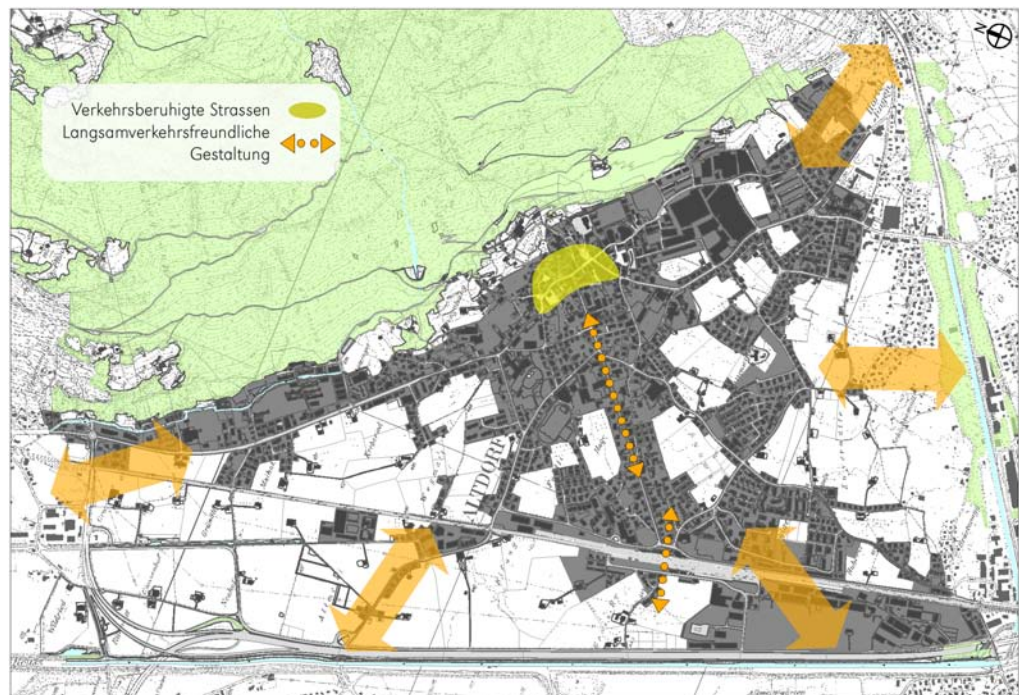


Abbildung 7: Langsamverkehr

4 Vorgaben aus dem rGVK

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 Schächenspanne 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.

5 Handlungsanweisungen

5.1 Strassennetz / Strassentypisierung

Die Typisierung der Strassen basiert in erster Linie auf dem regionalen Gesamtverkehrskonzept und in zweiter Linie auf dem kommunalen Verkehrsrichtplan Altdorf aus dem Jahr 1994. Neu ist das Strassennetz auf einer Hierarchie, welche sich aus den verschiedenen verkehrsplanerischen Funktionen ergibt, aufgebaut.

Die einzelnen Strassentypen sind aufgeteilt in:

- Hochleistungsstrassen (HLS)
- Hauptverkehrsstrassen (HVS)
- Verbindungsstrassen (VS)
- Sammelstrassen (SS)
- Erschliessungsstrassen (ES)

Dabei sind die Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen im rGVK vorgegeben.

Die Sammelstrassen werden zudem unterteilt in Haupt- und Quartiersammelstrassen. Die Erschliessungsstrassen umfassen Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswege. Zufahrtsstrassen und -wege werden in den Richtplankarten nicht dargestellt.

Bedeutung für Strassennetz Aufgabe und Funktion der Strasse		internationale, nationale, überregionale	regionale	zwischen-örtliche	örtliche	quartierinterne
Verkehrsplanerische Funktion	durchleiten	HLS	HLS, HVS			
	verbinden	HLS, HVS	HVS, VS	HVS, VS	SS	
	sammeln			HVS, VS	SS	ES
	erschliessen			VS	SS	ES
Städtebauliche Aufgaben	Aufenthalts- und Begegnungsraum				SS	ES
	Freizeit- und Spielraum					ES

Tabelle 1: Funktion und Aufgaben der Strassentypen (schwarz hinterlegt = Hauptfunktion/-aufgabe)

Der Rathausplatz vermag heute nicht mehr allen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten zu genügen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich unsicher, der ÖV wird durch illegal abgestellte Fahrzeuge behindert und der MIV kann aus dem Platz kaum noch in die Kantonsstrasse einmünden. Durch eine Verbannung des öffentlichen Verkehrs vom Rathausplatz kann dieses Problem nicht gelöst werden. Deshalb soll der motorisierte Individualverkehr weichen. Dies entspricht auch der Strategie zur Parkierung, die vorsieht, dass die Parkplätze nicht mehr über das Zentrum erschlossen werden sollen. Die Parkplätze sollen direkt von der Peripherie angefahren werden können, ohne das Zentrum zu tangieren. Die Zufahrt über den Rathausplatz soll zur Anlieferung für Geschäfte, Bewohner und bei Veranstaltungen sowie für Notfallfahrzeuge möglich sein.

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.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Tourismusorganisationen, Anwohnerschaft
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis
 Zeitraum: Kurzfristig

Auf der Gitschenstrasse im Bereich des Schulhauses und des Giro bestehen verkehrstechnische Gefahrenpunkte, besonders für die Schulkinder. Zusätzlich zur bestehenden Tempo-30-Zone sollen deshalb verschiedene Massnahmen geprüft und umgesetzt werden.

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

Beteiligte: Gemeinde
 Koordinationsstand: Festsetzung
 Zeitraum: Kurzfristig

Der Dorfkern wird neben der höheren Belastung durch den MIV zusätzlich durch einen erheblichen Anteil Lastwagenverkehr beeinträchtigt. Sobald die Schächenspange erstellt ist, ist über sie die Erschliessung der Industrie und des Gewerbes von Altdorf und Umgebung sichergestellt. Dannzumal muss der Lastwagenverkehr nicht mehr durch das Dorfzentrum fahren. Die Anlieferung des Dorfkerns muss für den Lastwagenverkehr jedoch gewährleistet bleiben.

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

Beteiligte: Gemeinde, Kanton
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis
 Zeitraum: Mittelfristig

Grundphilosophie der verkehrstechnischen Netzplanung ist es, jeglichen Verkehr möglichst schnell auf die übergeordneten Strassen zu leiten, ohne dabei die Wohnquartiere unnötig zu belasten. Diese Kammerstruktur wird durch die Unterbrechung von heute als Schleichweg genutzten Strassen noch verstärkt. In Altdorf sind die Quartierstrassen richtigerweise auch nicht so dimensioniert, dass sie Durchgangsverkehr aufnehmen könnten.

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

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

Dank dem gut erkennbaren Fahrverbot (Zubringerdienst gestattet) besteht heute kaum mehr Durchgangsverkehr über die Gründligasse. Sollte der neue Nationalstrassenhalbanschluss vor der Schächenspange realisiert werden, wird zukünftiger Schleichverkehr durch reine signalisationstechnische Massnahmen dannzumal nur mit regelmässigen kurz aufeinander folgenden und aufwändigen Polizeikontrollen unterbunden werden können. Da dies auf Dauer unverhältnismässig ist, sind dannzumal bauliche Massnahmen wie Sperrungen zu ergreifen.

S5) 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.

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Langfristig

Die Bahnhofstrasse ist heute eine Hauptverkehrsstrasse. Ihre künftige Hauptfunktion besteht darin, das Zentrum von Altdorf mit dem Bahnhof zu verbinden. Sobald die Schächenspange realisiert ist, gelangt man aus allen anderen Gemeinden auf anderem Weg direkter und schneller ins Bahnhofsgebiet als über den Dorfkern von Altdorf und somit über die Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse bildet auch für den Langsamverkehr die direkteste Verbindung zwischen Dorfkern und Bahnhof. Die Bahnhofstrasse soll deshalb einem tiefer klassierten Strassentyp zugeteilt werden, was zu einer anderen Priorisierung der Funktionen führt. 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.

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 überprüfen.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Vororientierung

Zeitraum: Mittelfristig

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 danczumal realisiert werden kann. Wahrscheinlich stehen dabei eher betriebliche und nicht bauliche Massnahmen im Vordergrund wie z.B. das Lastwagenfahrverbot durchs Zentrum, Tempo-30- oder Begegnungszonen.

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.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft, Tourismus- und Gewerbeorganisationen
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Kurzfristig

5.2 Anschlusspunkte neue Erschliessung

Für neu eingezonte Gebiete ist eine Erschliessung erforderlich. Die im Rahmen der Ortsplanung neu eingezonten Flächen dürfen nur über die im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Anschlusspunkte an das übergeordnete Netz angeschlossen werden. In den Handlungsanweisungen sind die planerischen Vorgaben erläutert.

A1) Das neu eingezonte Gebiet **Rossmätteli** wird über den bestehenden **St. Josefsweg** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A2) Das neu eingezonte Gebiet **Utzigmatt** wird über eine Tiefgarage an die bestehende **Utzigen** angeschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A3) Das neu eingezonte Gebiet **Untere Turmmatt** wird über die bestehenden Strassen **Hellgasse und Obere Fabrikstrasse** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A4) Das neu eingezonte Gebiet **In der Matte** wird über die bestehenden Strassen **In der Matte und Gurtenmundstrasse** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A5) Das neu eingezonte Gebiet **Steinmatt** wird über die bestehenden Strassen **Bristenstrasse und Tschudiweg** erschlossen sowie über eine Tiefgarage an die bestehende **Steinmattstrasse** angeschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A6) Das neu eingezonte Gebiet **Strassermatt** wird über die bestehende **Seedorferstrasse** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

A7) Das neu eingezonte Gebiet **Wegmatt** wird über die bestehenden **Strassen Spitalstrasse und Wegmatt** erschlossen.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Daueraufgabe

5.3 Parkierungsanlagen

Wie Erhebungen in den letzten fünf Jahren zeigen, verfügt Altdorf in der Bilanz über eine genügende Anzahl öffentlicher Parkfelder. Ungenügend ist aber deren Erschliessung, Lage und auch Auffindbarkeit. Deshalb sind diverse Massnahmen vorgesehen, die primär darauf abzielen, die bestehenden Parkplätze besser zu nutzen.

Um die bestehenden Parkplätze besser durch den Langsamverkehr zu erschliessen und somit den Weg vom Parkplatz zum Ziel attraktiver zu gestalten, sind ebenfalls Massnahmen vorgesehen (siehe Handlungsanweisungen L4) und L5)).

Heute sind in Altdorf einige Parkplätze überlastet, andere wiederum auch in den Spitzenstunden kaum belegt. Das bestehende Bewirtschaftungssystem und die Gebühren haben sich seit 1998 kaum geändert und nehmen wenig Rücksicht auf die Auslastung. Es besteht ein Parkplatzsuchverkehr, der durch ein dynamisches Parkleitsystem unterbunden werden könnte.

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.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft, Gewerbeorganisationen

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Mittelfristig

Aus Richtung Bürglen / Schattdorf kann eine grosse Anzahl von Parkplätzen angefahren werden, ohne durch das Zentrum (Schmiedgasse, Obere Tellgasse) zu fahren. Aus Richtung Flüelen ist die Situation hingegen nicht optimal. Deshalb soll für den Verkehr aus Richtung Flüelen eine weitere und attraktiv gelegene Parkierungsmöglichkeit geschaffen werden.

P2) 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.

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft, Gewerbeorganisationen

Koordinationsstand: Vororientierung

Zeitraum: Kurzfristig

Durch den touristischen Carverkehr wird der Rathausplatz belastet, bei der Ausfahrt aus dem Rathausplatz in die Tellsgasse entstehen Verkehrsbehinderungen auf der Kantonsstrasse. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine Verlegung dieser Parkfelder bzw. der Haltestelle nicht möglich, da kein Ersatzstandort für eine Haltestelle zur Verfügung steht, bei dem ohne erhebliche bauliche Massnahmen nicht andere gravierende Probleme entstehen. Sobald Ersatzstandorte zur Verfügung stehen, soll versucht werden, den Carparkplatz und allenfalls die Carhaltestelle an einen anderen Standort zu verlegen.

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.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft, Tourismusorganisationen
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Daueraufgabe

5.4 Öffentlicher Verkehr

Im Bereich des ÖV hat sich gegenüber dem Richtplan von 1994 einiges getan. Als Meilensteine sind die Einführung des Taktfahrplanes sowie die damit einhergehende Verdichtung des Fahrplanes zu bezeichnen. Die Wohnquartiere und Arbeitsplätze der Gemeinde Altdorf sind gut erschlossen. Durch den neuen Kantonalbahnhof müssen die ÖV-Linien und auch der Takt stark angepasst werden. Da die Auswirkungen des Kantonalbahnhofs in diesen Punkten noch nicht bekannt sind, sind grosse Veränderungen im heutigen, gut funktionierenden Netz nicht zweckmässig. Dennoch soll versucht werden, das bestehende ÖV-Angebot weiter zu verbessern.

O1) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass gemeinsam mit dem Betreiber der ÖV-Linien untersucht wird, wie der **Fahrplantakt** der Linien nach Attinghausen und Seedorf auch in den Nebenstunden erhöht werden kann. Es ist eine Kosten-Nutzen-Rechnung zu erstellen.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Zeitraum: Kurzfristig

Der Rathausplatz ist heute für den MIV dimensioniert. Für die Fahrgäste des ÖV ist der Rathausplatz als Umsteigeknoten relativ unattraktiv. Es fehlen insbesondere ein genügend grosser Unterstand sowie vor der Witterung geschützte Sitzgelegenheiten. Direkt auf dem Rathausplatz haltende Busse können zudem nicht behindertengerecht bestiegen werden.

O2) 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.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft, Gewerbeorganisationen
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Zeitraum: Kurzfristig

Mit dem Bau des neuen Kantonalbahnhofs Altdorf soll auch dem Bahnhofplatz ein spezielles Augenmerk geschenkt werden.

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.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft, Gewerbeorganisationen, SBB
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Zeitraum: Mittelfristig

In den letzten Jahren wurde die Ausstattung der vorhandenen Bushaltestellen untersucht und, wo als ungenügend eingestuft, möglichst ergänzt. Es bestehen aber immer noch vereinzelt Bushaltestellen, die nicht optimal ausgestattet sind; es fehlen Personenunterstände und Sitzgelegenheiten.

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.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Daueraufgabe

5.5 Langsamverkehr

Die Förderung des Langsamverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrsrichtplans von Altdorf. Das bestehende Netz ist zwar bereits relativ dicht und direkt, die bestehenden Lücken im Netz sollen aber dennoch geschlossen werden. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die kantonalen Routen durch das rGVK festgelegt werden. Ergänzungen können nur mit kommunalen Routen gemacht werden. Die Einteilung der Haupt- & Nebenradrouten beispielsweise wird im rGVK vorgenommen und kann im Verkehrsrichtplan nicht geändert werden.

Vereinzelt sind Langsamverkehrswege baulich vorhanden, verlaufen aber über Privatgrundstücke und sind rechtlich nicht gesichert. Um das Netz langfristig zu erhalten, sind diese Langsamverkehrswege rechtlich zu sichern. Für den Veloverkehr sind neben einem attraktiven und sicheren Netz auch die Abstellanlagen bei den Zielpunkten relevant.

Zwischen Flüelen und Altdorf besteht heute ein attraktiver rückwärtiger Langsamverkehrsweg vom Moosbad bis zum Aldi. Dieser soll zwischen dem Aldi und dem Schybenplätzliweg im Gebiet Schützengut sowie im Bereich zwischen der Talstation der Eggbergenbahn und der Gemeindegrenze ergänzt werden, damit eine durchgehende und attraktive Verbindung entsteht, welche nicht direkt entlang der Kantonsstrasse verläuft.

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

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Kurzfristig

Unfallanalysen zeigen, dass sich im Ortskern, besonders auf der Schmied- und der Tellsgasse, regelmässig Fussgängerunfälle ereignen, primär auf den Fussgängerstreifen beim Queren der Strasse. Die Situation, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit, soll deshalb bereits vor der Realisierung der Massnahmen im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Schächenspange (Handlungsanweisung S7) verbessert werden.

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

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Kurzfristig

Vereinzelt führen wichtige Langsamverkehrswege über private Grundstücke. Um das Langsamverkehrsnetz auch langfristig zu sichern, sind die entsprechenden Wege mittels Wegrechten, Verträgen usw. rechtlich zu sichern.

L3) Die bestehenden **öffentlichen Langsamverkehrswege** sind rechtlich zu sichern.

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft
Koordinationsstand: Festsetzung
Zeitraum: Kurzfristig

Um das Einzugsgebiet besonders der neu geplanten öffentlichen Parkfelder im Bereich Bärengässli und des Parkplatzes hinter dem Gemeindehaus zu vergrössern, sind die Fussverbindungen zu diesen Parkierungsanlagen attraktiver zu gestalten. Insbesondere sollen die Parkierungsanlagen besser mit der Schmiedgasse und der Gitschenstrasse verbunden werden. Grobe Abklärungen vor zwei bis drei Jahren haben ergeben, dass dies nur mit erheblichem baulichem und finanziellem Aufwand möglich ist, da die Wege zu einem grossen Teil über dicht bebaute private Grundstücke verlaufen müssten. Trotzdem soll untersucht werden, wo eine Verbindung sinnvoll wäre, um die notwendigen Rechte im Laufe der Zeit zu erwerben.

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. 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.

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft,
Gewerbeorganisationen
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Zeitraum: Daueraufgabe

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.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft
Koordinationsstand: Vororientierung
Zeitraum: Mittelfristig

Beim neuen Kantonalbahnhof ist eine Fussgängerunterführung geplant, welche aus Richtung Altdorf zu den Perrons führt. Diese soll durchgehend auf die westliche Seite der Bahngleise geführt werden, um die Erschliessung des neuen Entwicklungsgebietes für den Langsamverkehr zu gewährleisten.

L6)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die geplante Fussgängerunterführung beim Kantonalbahnhof Altdorf durchgehend bis auf die westliche Seite der Bahngleise ausgeführt wird.
Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft, SBB
Koordinationsstand:	Festsetzung
Zeitraum:	Mittelfristig

Auf der unteren Klostergasse besteht heute ein Fahrverbot für den Veloverkehr. Dieses Fahrverbot wird häufig missachtet, was zeigt, dass sich die untere Klostergasse auf einer wichtigen Verbindungsrouten des Veloverkehrs befindet. Es ist zu untersuchen, welche Massnahmen auf der unteren Klostergasse notwendig wären, um diese für den Veloverkehr zu öffnen.

L7)	Die untere Klostergasse ist mit den entsprechenden Massnahmen für den Veloverkehr zu öffnen.
Beteiligte:	Gemeinde
Koordinationsstand:	Festsetzung
Zeitraum:	Kurzfristig

Auf dem Schybenplätzliweg besteht ein generelles Fahrverbot, welches auch für den Veloverkehr gilt. Da dieser Weg auch für den Veloverkehr attraktiv ist und kein grosses Konfliktpotential zwischen Velo- und Fussgängerverkehr besteht, soll dieses Fahrverbot für den Veloverkehr aufgehoben werden. Der Belag soll aber unversiegelt belassen werden.

L8)	Das Velofahrverbot auf dem Schybenplätzliweg ist aufzuheben.
Beteiligte:	Gemeinde
Koordinationsstand:	Festsetzung
Zeitraum:	Kurzfristig

Auf dem Rathausplatz fehlt eine attraktive und überdachte Veloabstellanlage. Aufgrund der „wild“ parkierten Velos kann davon ausgegangen werden, dass ein grosses Bedürfnis nach Veloparkplätzen besteht. Der Rathausplatz ist nicht nur Ziel für den Veloverkehr, sondern auch ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen dem Veloverkehr und dem ÖV.

L9)	Auf dem Rathausplatz und allenfalls dem Unterlehn ist die Veloparkierung zu verbessern und neu zu organisieren.
Beteiligte:	Gemeinde
Koordinationsstand:	Vororientierung
Zeitraum:	Kurzfristig

Durch den Veloverkehr kann das Einzugsgebiet einer ÖV-Haltestelle bedeutend vergrössert werden. Dazu sind aber attraktive und sichere Veloabstellmöglichkeiten erforderlich.

L10) 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.

Beteiligte: Gemeinde, SBB, Kanton
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Zeitraum: Mittelfristig

5.6 Übergeordnete Handlungsanweisungen

Die Erfahrung zeigt, dass die Höchstgeschwindigkeit umso besser eingehalten wird, je grösser z.B. Tempo-30-Zonen abseits der Hauptachsen sind. Entscheidend ist, dass sich die Fahrzeuglenker jederzeit bewusst sind, ob sie gerade auf einer Strasse mit der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder 50 km/h fahren. Um dies zu gewährleisten, sollten gemeindeweit die gleichen verkehrsberuhigenden Elemente eingesetzt werden.

U1) In allen **Wohnquartieren** ist ein **Niedriggeschwindigkeitsregime** anzustreben (z.B. Tempo-30-Zonen).

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft
Koordinationsstand:	Vororientierung
Zeitraum:	Daueraufgabe

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität zu fördern. Die Massnahmen basieren im wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination.

Bisher wurde im bestehenden Verkehrsrichtplan das Mobilitätsmanagement nur am Rande ange-tönt. 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.

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 folgende Mobilitätsmanagementmassnahmen prüfen:

- Park & Ride und Bike & Ride – Standorte
- Mobility – Standorte
- Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten
- Anlieferorganisation für Geschäfte
- Information in Schulen
- CarSharing Hausliefer- und Velokurierdienst

U2) Das bestehende **Mobilitätsmanagement** der Gemeinde soll weiter ausgebaut und koordiniert werden.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Daueraufgabe

6 Zusammenstellung Handlungsanweisungen

Handlungsanweisung	Zeitraum
Strassennetz / Strassentypisierung	
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.	Kurzfristig
S2) Die Gitschenstrasse (Quartiersammelstrasse) soll im Bereich des Schulhauses ihrer Nutzung entsprechend umgestaltet werden.	Kurzfristig
S3) Sobald die Unterführung Wysshus realisiert ist, soll der Dorfkern (Tellsgasse und Schmiedgasse, beides Hauptsammelstrassen) vom Lastwagenverkehr entlastet werden. Die Gemeinde setzt sich bereits jetzt für dieses Lastwagenfahrverbot ein.	Mittelfristig
S4) Durch geeignete Massnahmen, wie z.B. ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr ist die Birkenstrasse (Quartierschliessungsstrasse) vom Durchgangsverkehr zu befreien.	Kurzfristig
S5) Wird der geplante Nationalstrassenhalbanschluss im Bereich Wysshus vor der Schächenspange realisiert, sind zu diesem Zeitpunkt auf der Gründligasse (Quartierschliessungsstrasse) zusätzlich zum Fahrverbot weitere bauliche Massnahmen zu ergreifen.	Langfristig
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 überprüfen.	Mittelfristig
S7) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der Realisierung der Schächenspange als flankierende Massnahme der motorisierte Verkehr auf den Strassen im Dorf kern (Tellsgasse und Schmiedgasse, beides Hauptsammelstrassen) reduziert und beruhigt wird.	Kurzfristig

Anschlusspunkte neue Erschliessung		
A1)	Das neu eingezonte Gebiet Rossmätteli wird über den bestehenden St. Josefsweg erschlossen.	Daueraufgabe
A2)	Das neu eingezonte Gebiet Utzigmatt wird über eine Tiefgarage an die bestehende Utzig angeschlossen.	Daueraufgabe
A3)	Das neu eingezonte Gebiet Untere Turmmatt wird über den bestehenden Strassen Hellgasse und Obere Fabrikstrasse erschlossen.	Daueraufgabe
A4)	Das neu eingezonte Gebiet In der Matte wird über die bestehenden Strassen In der Matte und Gurtenmundstrasse erschlossen.	Daueraufgabe
A5)	Das neu eingezonte Gebiet Steinmatt wird über die bestehenden Strassen Bristenstrasse und Tschudiweg erschlossen sowie über eine Tiefgarage an die Steinmattstrasse angeschlossen.	Daueraufgabe
A6)	Das neu eingezonte Gebiet Strassermatt wird über die bestehende Seedorferstrasse erschlossen.	Daueraufgabe
A7)	Das neu eingezonte Gebiet Wegmatt wird über die bestehenden Strassen Spitalstrasse und Wegmatt erschlossen.	Daueraufgabe

Parkierungsanlagen		
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.	Mittelfristig
P2)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Bereich Bäregässli /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.	Kurzfristig
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.	Daueraufgabe
Öffentlicher Verkehr		
O1)	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.	Kurzfristig
O2)	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.	Kurzfristig
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.	Mittelfristig
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.	Daueraufgabe

Langsamverkehr		
L1)	Die bestehende Langsamverkehrsverbindung , die abseits und parallel zur Flüelerstrasse verläuft, ist in den Gebieten Schützengut und Eggbergenbahn zu ergänzen. Dazu sind verschiedene Varianten einander gegenüber zu stellen.	Kurzfristig
L2)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass auf den Strassen im Ortskern , namentlich der Schmiedgasse und der Tellsgasse, die Belange des Langsamverkehrs besser berücksichtigt und die Sicherheit erhöht werden.	Kurzfristig
L3)	Die bestehenden öffentlichen Langsamverkehrswege sind rechtlich zu sichern.	Kurzfristig
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. Darin sollen optimale Fussgängerverbindungen bezeichnet werden. Ausserdem sollen Grundstücke bezeichnet werden, welche bei einem Neubau der daraufstehenden Gebäuden genutzt werden könnten, um eine neue Fussgängerverbindung zu erstellen.	Daueraufgabe
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.	Mittelfristig
L6)	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die geplante Fussgängerunterführung beim Kantonalbahnhof Altdorf durchgehend bis auf die westliche Seite der Bahngleise ausgeführt wird.	Mittelfristig
L7)	Die untere Klostergasse ist mit den entsprechenden Massnahmen für den Veloverkehr zu öffnen.	Kurzfristig
L8)	Das Velofahrverbot auf dem Schybenplätzliweg ist aufzuheben.	Kurzfristig
L9)	Auf dem Rathausplatz und allenfalls dem Unterlehn ist die Veloparkierung zu verbessern und neu zu organisieren.	Kurzfristig
L10)	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 Velobstellplätzen verbessert wird. Ausserdem setzt sich die Gemeinde für die Prüfung einer Velostation ein.	Mittelfristig

Übergeordnete Handlungsanweisungen		
U1)	In allen Wohnquartieren ist ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Tempo-30-Zonen).	Daueraufgabe
U2)	Das bestehende Mobilitätsmanagement der Gemeinde soll weiter ausgebaut und koordiniert werden.	Daueraufgabe

7 Richtplankarten