



GEMEINDE ALTDORF
SIEDLUNGSLEITBILD



ORTSTEILANALYSE

4. November 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ZUSAMMENFASSUNG	3
2.	ORTSTEILANALYSE	4
2.1.	Flüelerstrasse	5
2.2.	Dorfzentrum	9
2.3.	Altdorf Mitte	15
2.4.	Gotthardstrasse	19
2.5.	Bahnhof Ost	24
2.6.	Bahnhof West	30
2.7.	Altdorf Süd	36
2.8.	Eggberge	40

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

Gemeinde Altdorf
Tellsgase 2
6460 Altdorf
www.altdorf.ch

BEARBEITUNG

stadtlandplan AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.stadtlandplan.ch

STAND

Start Ortsplanungskommission:
Erarbeitung Ortsteilanalyse:
Mitwirkungsveranstaltung:

19. Oktober 2023
Herbst 2023 bis Herbst 2024
29. Juni 2024

INFORMATION

Projektnummer:
Bearbeitet durch:

92315
Elena Wiss und Reto Derungs

1. ZUSAMMENFASSUNG

Voraussetzung für die Festlegung der zukünftigen Siedlungsentwicklungsstrategie sowie der neuen Nutzungsplanung ist eine sorgfältige Analyse der bestehenden Ausgangslage. Dazu wird die bisherige Entwicklung aufgezeigt und mittels SWOT-Analyse die Strategie- und Handlungsansätze definiert. Diese werden in einem Synthesepan zusammengefasst und dargestellt. Die Beurteilung umfasst die Themen Landschaft/ Freiraum, Siedlung/Nutzung und Mobilität. Funktional und typologisch zusammenhängende Räume werden zu acht Ortsteilen zusammengefasst. Die vorliegende Ortsteilanalyse wurde im Rahmen des Siedlungsleitbildes zusammen mit der Ortsplanungskommission erarbeitet und dient als Grundlage für das Siedlungsleitbild.

Einleitung

Altdorf ist eingebettet zwischen dem Hangfuss des Bannwaldes und einer vielfältigen Kulturlandschaft in der Ebene. Die Grünflächen im Talboden sind zerstückelt und ineinander verwoben. Für die angrenzenden Ortsteile weisen sie eine hohe Siedlungs- und Wohnqualität auf. Die Grünflächen sollen in Form eines langfristigen Grüngürtels in den Ortsteilen Altdorf Süd und Mitte sowie Bahnhof Ost erhalten bleiben.

Landschaft/
Freiraum

Die höchste Konzentration von unterschiedlichen Nutzungen sind im Dorfzentrum erkennbar. Neben Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen finden sich auch viele öffentliche Nutzungen wieder. Das Dorfzentrum bildet das politische, kulturelle und gesellschaftliche Zentrum. Das Dorfzentrum wird durch drei Entwicklungsschwerpunkte ergänzt: Der Bahnhof ist als Entwicklungsschwerpunkt für Arbeit und Mobilität vorgesehen. Im Gebiet der Werkmatt befindet sich die grösste unbebaute Arbeitszone der Gemeinde. Entlang der Flüelerstrasse identifiziert die Analyse Potenzial für die Entwicklung hin zu einem Freizeit- und Tourismus-Cluster und das Gebiet Grund bildet mit den Nutzungen im Bereich Bildung, Verwaltung und Versorgung einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt. Die Wohngebiete, die sich entlang dieser Nutzungsschwerpunkte gruppieren, variieren in ihrer Dichte und Bebauungshöhe.

Nutzungs-
schwerpunkte

Neben der Konzentration und Weiterentwicklung der Nutzungsschwerpunkte zeigt die Ortsteilanalyse auf, welche Wohngebiete in Bezug auf die Lage und Erschliessung ein Innenentwicklungspotenzial aufweisen. Zentral gelegene und gut erschlossene Wohngebiete in den Ortsteilen Bahnhof Ost und Altdorf Mitte sollen in Bezug auf das Innenentwicklungspotenzial geprüft werden. Das Potenzial soll prioritär in die Höhe genutzt werden, so dass die ortstypischen Siedlungs- und Wohnqualitäten (Grünflächen, ruhige Lage) gewahrt bleiben können. Die Ortsteile Dorfzentrum und Altdorf Süd sowie Eggberge weisen bereits heute eine angemessene Bebauungsstruktur auf.

Innenentwicklung

Das historische Ortsbild von nationaler Bedeutung ist intakt und über die Kernzonen geschützt. In den Ortsteilen liegen weitere, siedlungsprägende ISOS-Baugruppen, welche heute nicht spezifisch gesichert sind. Das Ortsbild und die ISOS-Baugruppen sollen sorgfältig gepflegt und langfristig gesichert werden. Die bauliche Entwicklung zielt auf eine hohe Siedlungsqualität ab. Dazu werden klare Vorgaben zur Qualitätssicherung gemacht insbesondere an ortsbaulich wichtigen Orten und speziell im Dorfkern. Neueinzonungen sind mit einem qualitätssichernden Verfahren zu planen.

Qualität

Das engmaschige Wegnetz im Siedlungsgebiet bietet optimale Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr. Sein Anteil am Gesamtverkehr kann aber noch deutlich gesteigert werden. Dazu soll die Netzattraktivität weiter optimiert, Abschnitte aufgewertet und Lücken geschlossen werden. Auf den Hauptachsen liegt der Fokus auf Velo-Schnellrouten, auf den rückwärtig oder parallel liegenden Strassen auf Freizeitrouten. Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr sind vor allem in den Ortsteilen Flüelerstrasse, Bahnhof Ost und West sowie Gotthardstrasse vorzusehen.

Vernetzung Fuss-
und Veloverkehr

2. ORTSTEILANALYSE

Das Siedlungsgebiet von Altdorf wird in acht funktional und typologisch zusammenhängende Ortsteile unterteilt:



2.1. Flüelerstrasse

Siedlung

Die Siedlungsentwicklung fand vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entlang der Kantonsstrasse mit dem Schwerpunkt im Gebiet Maihof statt. Im Gebiet Moosbad wurde eine grosse Fläche ab den 1940er Jahren als Militärspital (MSA) genutzt und inzwischen teilweise rückgebaut (Renaturierung Dorfbach). Westlich der Flüelerstrasse dominiert die Landwirtschaft noch grossflächig, abgesehen von einzelnen Siedlungsarmen (Zersiedelung).

Siedlungsentwicklung

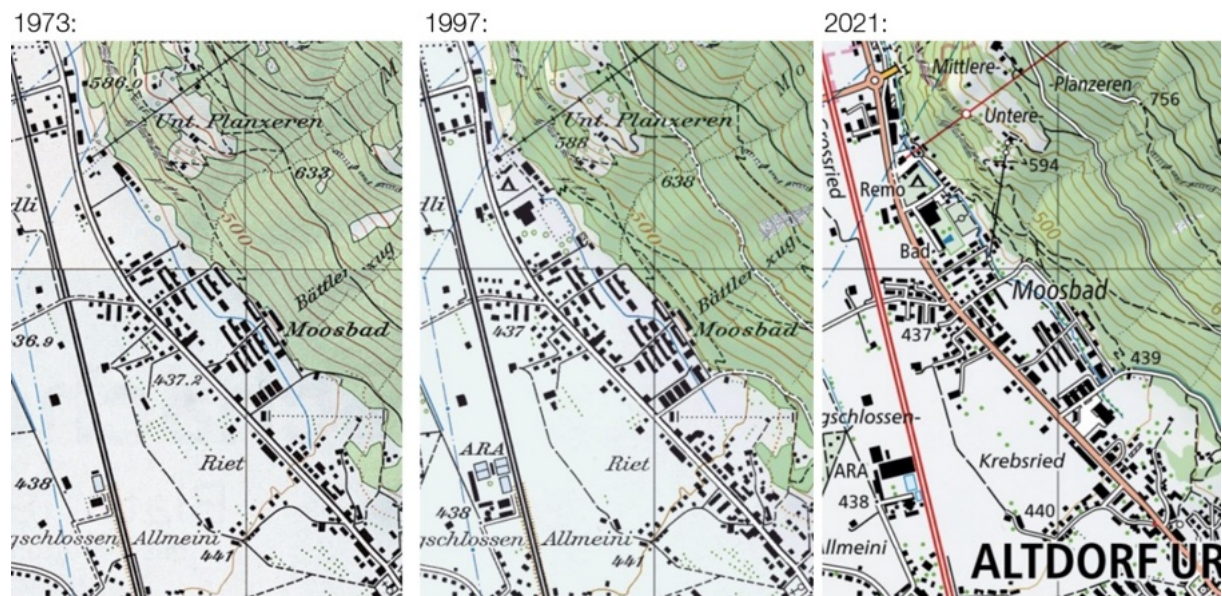


Abb. 1: Siedlungsentwicklung Altdorf Nord / Flüelerstrasse, Landeskarten 1:25'000

Die erste Bautiefe entlang der Kantonsstrasse liegt mehrheitlich in der Zone WG3, die Wohnquartiere in der Ebene in der W3 und W2 und am Hangfuss in der W2. Beim Flüelerkreisel und Waldweg befinden sich Gewerbezone. Bei Jakobsried und Moosbad (MSA) liegen grosse Flächen in der öffentlichen Zone (OE). Die Flächen zwischen Bauzone und Schutzwald sind weitgehend der Freihaltezone zugeordnet.

Zonenplan

Die Siedlungsstruktur ist vor allem in den Wohn- und Mischzonen kleinparzelliert und mit mehrheitlich älteren Solitärbauten mit Schrägdächern aus den 60er bis 80er Jahren bebaut. Die Bebauungsdichte in der W3 ist relativ hoch und in der W2 angemessen. Die Wohnzonen haben daher eher wenig Innenentwicklungspotenzial.

Struktur, Dichte

Grosses Flächenpotenzial bietet die Wiese in der öffentlichen Zone beim MSA-Areal. Daneben finden sich vereinzelte unbebaute oder unternutzte Flächen in den Misch- (WG3) und Gewerbezone (Grundstücke beim Flüelerkreisel und Areal Aldi).

Reserven



Abb. 2: Ansicht Maihof Richtung Flüelen



Abb. 3: Flüelerstrasse, Abzweiger Waldweg, MSA-Areal

Siedlungsqualität	Die Wohnzonen haben viel Bezug zur Landschaft (vor allem in zweiter Reihe). Die Gebäude sind generell in die Jahre gekommen. Das Gebiet ist stark verkehrsgeprägt, der Strassenraum aufgrund seiner Breite und den fehlenden Gestaltungselementen wenig attraktiv.
Agglo-Programm	Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist die obere Flüelerstrasse mit «Aufwertung sanierungsbedürftiger Quartiere» verzeichnet. Der zukünftige Charakter und die Entwicklung des Gebiets entlang der Flüelerstrasse sollen geklärt werden.



Abb. 4: Ausschnitt Zonenplan und Perimeter Aufwertung aus Aggloprogramm (links), Blick auf Flüelerstrasse von Osten (rechts)

	Nutzungen
Nutzungsverteilung	Öffentlicher Anziehungspunkt bildet der Freizeit-Cluster im Norden mit der Talstation Eggberge, Campingplatz und Schwimmbad. Entlang der Strasse ist die Nutzung gemischt aus Gewerbe und Wohnen, ab der zweiten Bautiefe dominiert Wohnen.
Nahversorgung	Es ist ein gutes Freizeit- und Nahversorgungsangebot (Aldi, Avia Tankstelle) vorhanden. Der Nutzungsmix auf dem MSA-Areal ist vielfältig, jedoch nur teilweise öffentlich zugänglich.
	Verkehr und Mobilität
Hauptnetz	Das Gebiet ist sehr gut erschlossen. Im Norden erfolgt der Anschluss an die Autobahn. Zwei Buslinien bedienen die Stationen Eggberge Talstation, Moosbad und Ringli. Flüelen, sowie das Zentrum und der Bahnhof Altdorf sind im 15-Min. Takt erreichbar. Die Radroute führt auf der Hauptstrasse und ist aktuell wenig attraktiv (schmale Radstreifen, dem Verkehr ausgesetzt).
Quartier-erschliessung	Die Quartiererschliessungsstrassen sind knapp dimensioniert (Maihof, Sagenmatt, Krebsried) und tendenziell an der Kapazitätsgrenze.
Öffentliche PP	Parkplätze gibt es bei der Talstation Eggberge (126) und Schwimmbad (114).
Projekte Kanton	Der Kanton plant mehrere Strassenprojekte: <ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung Flüelerstrasse: Verlängerung Rad- und Fussweg, Umgestaltung Bus-Haltestellen, - Strassenneuführung Kreisel Flüelerstrasse, gemeinsam mit ASTRA.
NEAT	Der Bund plant den NEAT-Ausbau. Dazu ist das ehemalige MSA-Areal als längerfristig für die Realisierung einer Linien-Variante «Berg lang» freizuhalten.
	Freiraum
Grünräume	Im Gebiet gibt es noch viel Grünfläche (vor allem Wiesen). Der Dorfbach bietet eine wertvolle Grünstruktur. Unterhalb dem Schutzwald verläuft ein durchgehendes Grünband. Das ökologische Potenzial (z.B. Waldrand, Brachflächen, Dorfbach) ist noch nicht ausgeschöpft.

Die Durchgrünung in den Wohnquartieren ist grundsätzlich gut, auf Gewerbeflächen und im öffentlichen Strassenraum ist sie eher spärlich.

Durchgrünung

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Erschliessung und Nahversorgung – Grüne Umgebung, Landschaftsbezug – Nutzungsvielfalt, Freizeit- und Tourismus-Cluster
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsdominierter Ortsteil – Grosse versiegelte Flächen: Talstation Eggberge, Aldi, Sagenmatt – Fuss- und Velowege mässig attraktiv und lückenhaft – Langfristig reservierte Flächen MSA-Areal und Flüelerkreisel
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenprojekt Kanton: Aufwertung Strassenraum, Optimierung Bushaltesstellen; Verkehrsreduktion durch WOV – Siedlungsarrondierung zwischen Flüelerstrasse und Grünband am Hangfuss; Flächenpotenzial auf MSA-Areal kurz-/mittelfristig nutzen – Grünraum in Wert setzen: Grünband Hangfuss, Teil-Ausdolung Dorfbach – Unternutzte Wohn- und Gewerbezone, sowie bauliche Erneuerungen
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Belastung durch Bauprojekte Flüelerstrasse, Flüelerkreisel, NEAT (Emissionen, Flächenbedarf, Versiegelung) – Verlust an Grünfläche; Zersiedelung

SWOT

Strategie- und Handlungsansätze

- Wohnquartiere bewahren, zeitgemässe Erneuerung ermöglichen.
- Siedlungsbild entlang Flüelerstrasse strukturieren und aufwerten; Bauliche und gestalterische Akzente setzen, welche das Siedlungsbild strukturieren, zur Adressbildung beitragen und die Strasse rhythmisieren, z.B. bei Talstation/Bad, Maihof, Abzweiger Waldweg, Dorfeingang.
- Errichtung Freizeitcluster im Bereich Talstation Eggberge, Camping und Moosbad mit gesamtheitlicher Erschliessung, Gestaltung und vielseitigem Freizeit-Angebot. Erarbeitung eines Gesamtkonzepts.
- Bauzonenreserven nutzen; Zeitlich beschränkte Nutzung (z.B. 20 - 30 Jahre) des MSA-Areals anstreben: Freizeit, Kultur, Gewerbe, etc.
- Bauzonenreserven beim Flüelerkreisel: Ortsbauliche Entwicklung auf Infrastrukturplanung Kanton/Bund abstimmen.
- Keine weitere Entwicklung westlich der Flüelerstrasse (klare Siedlungsgrenze).
- Strassenraum und Ortsbild beim Dorfeingang (Krebsriedgasse bis Spitalstrasse) aufwerten.

Siedlung, Nutzung

- Übergeordnete Infrastrukturprojekte von Bund und Kanton: Entwicklung koordinieren, Synergien und Potenzial für Aufwertung von Siedlung und Freiraum nutzen, Prüfung von durchgehend Tempo 50 auf der Flüelerstrasse.
- Durchgehende Velo-Schnellroute entlang Flüelerstrasse bis Dorfzentrum; möglichst durchgehende Velo-Freizeitroute in zweiter Reihe (entlang Dorfbach).
- Durchgehende, attraktive Fusswegverbindungen, Lücken schliessen (Waldweg - Sagenmatt - Gantli - Rosenberg).
- Neugestaltung Bushaltestellen und Strassenquerungen: Nutzerfreundlichkeit für Fussgänger und Velofahrer optimieren.

Mobilität

Freiraum

- Grünband am Hangfuss langfristig sichern, Lücken schliessen, Potenzial für Biodiversität und Naherholung noch stärker nutzen.
- Dorfbach aufwerten, Prüfung Bachöffnung auf weiteren Abschnitten.
- Die Umgestaltung der Bus-Haltestellen und Strassenquerungen bietet Potenzial für abschnittsweise Aufwertungen und Adressbildung an der Flüelerstrasse: einheitliche Gestaltung Freiraum und Wartehäuschen, strassenbegleitende Baumpflanzungen und Begrünung. Standorte: Campingplatz, Maihof, Krebsriedgasse.
- Grünstrukturen entlang Strasse und auf privaten Grundstücken fördern.

Syntheseplan

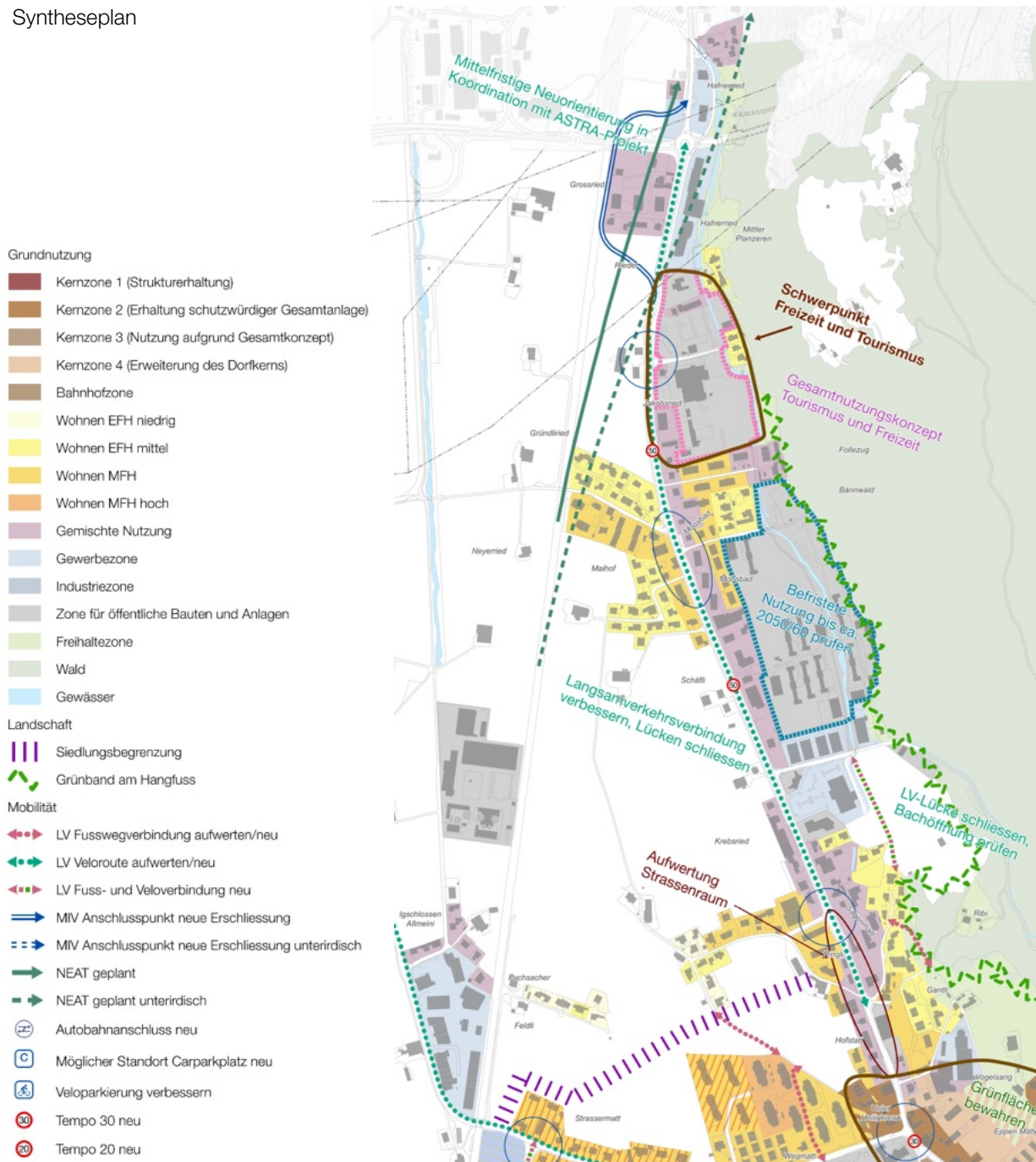


Abb. 5: Ausschnitt Syntheseplan

2.2. Dorfzentrum

Siedlung

Das historische Dorfzentrum hat eine lange Geschichte, welche mindestens bis ins Mittelalter zurückreicht. Dorfbrände in den Jahren 1400 und 1799 zerstörten den Ort weitgehend. Mit dem Wiederaufbau nach dem Brand von 1799 erhielt das Dorfzentrum seinen kleinstädtischen Charakter¹. Bauten aus dem 19. Jahrhundert prägen das historische Erscheinungsbild, welches bis heute gut erhalten ist und im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichnet ist. Die in der Legende zu Abb. 6 aufgeführten Gebiete und Umgebungszonen klassiert ISOS mit Erhaltungsziel «A» («Substanzerhalt») bzw. «a» (Erhaltung Kulturland).

Historische Siedlungsentwicklung

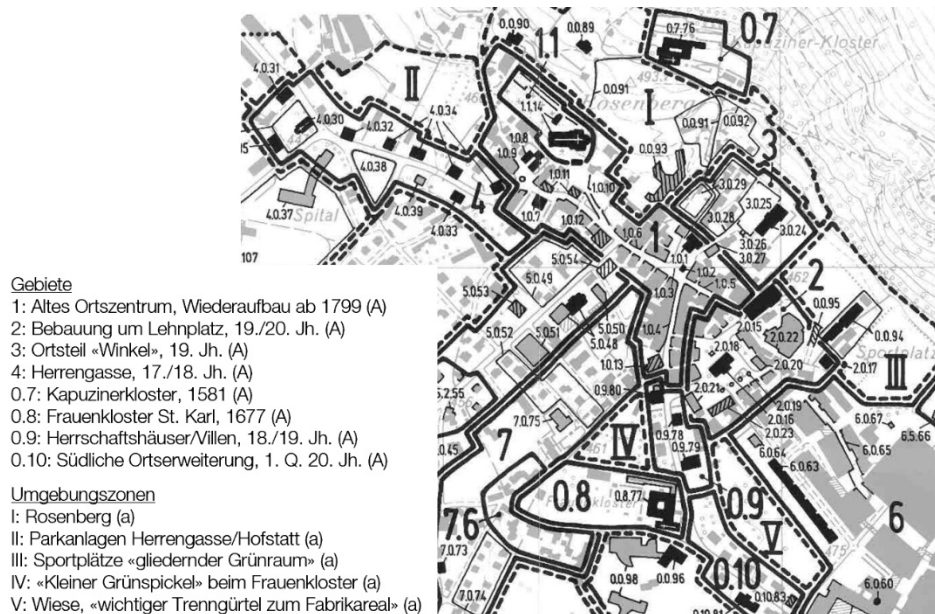


Abb. 6: Auszug Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), 1994

Mit dem Bau der Bahnlinie wurde 1881 die gut 1 km lange Bahnhofstrasse als direkte Verbindung zum Bahnhof erstellt. Ab den 1920er Jahren erblühte die industrielle Entwicklung des Dätwyler-Areals südöstlich des Dorfkerns. In der zweiten Hälfte 20. Jh. begann sich die Siedlung zunehmend in Richtung Bahnhof auszubreiten. Es entstanden die grossen öffentlichen Zonen mit Spital und Schulen sowie die neueren Wohnquartiere.

Siedlungsentwicklung 20. Jh.

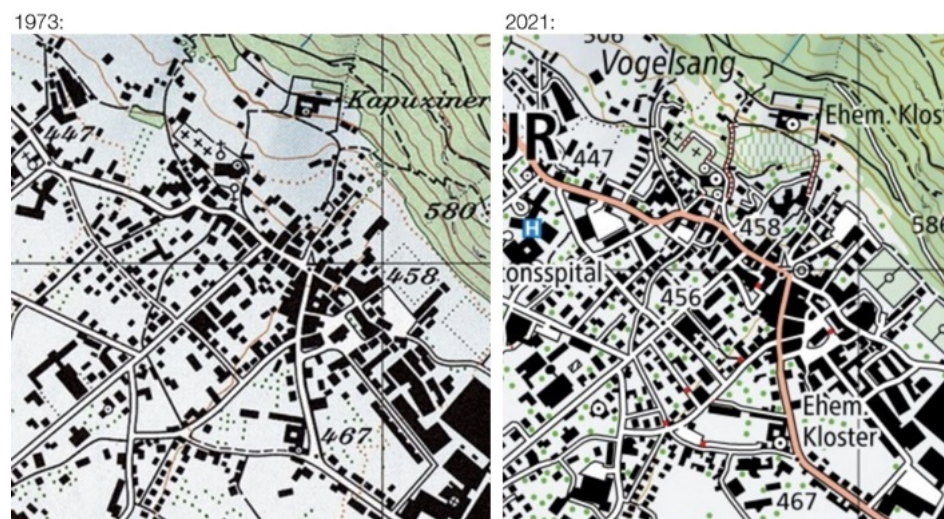


Abb. 7: Siedlungsentwicklung Altdorf Zentrum, Landeskarten 1:25'000

¹ Quelle: ISOS Altdorf, 1994

Zonenplan:
Kernzonen

Das Dorfzentrum ist im «Nutzungsplan Kernzonen» in vier Kernzonen 1 bis 4 unterteilt (vgl. Abb. 8), wobei insbesondere die Kernzonen 1 und 2 das historische Ortsbild abbilden. Die Kernzone 1 entspricht den ISOS-Gebieten 1 und 2 und umfasst die Kleinstadtstruktur entlang Tellsgasse, Schmidgasse, Schützengasse und Lehnplatz. Das bestehende Ortsbild ist «möglichst weitgehend und unverändert zu erhalten». In den Erdgeschossen sind nur zentrumsbildende Nutzungen zulässig. Die Kernzone 2 dient der Erhaltung von schutzwürdigen Gesamtanlagen und betrifft die Herrengasse (ISOS-Gebiet 4) sowie historische Baugruppen bzw. «Herrenhäuser» eingangs Dorfkern. Die Kernzone 3 schliesst an diese Zonen an und deckt die Zentrumserweiterungen aus dem 20. Jahrhundert ab. Zonenzweck ist die «Erweiterung des Dorfkerns mit gemischten Nutzungen». Die Kernzone 4 betrifft eine weitgehend unbebaute Fläche im Gebiet Hofstatt und entspricht der ISOS-Umgebungszone II.



Abb. 8: Ausschnitt Nutzungsplan Kernzonen (links) und Darstellung im Luftbild

- Zonen am Hang** Am Hang oberhalb des Dorfkerns folgen die öffentlichen Zonen mit Kirche, APH Rosenberg, Winkel und den beiden Fussballplätzen. Die Hanglagen liegen in der Freihaltezone und umfasst landwirtschaftlich genutzte Flächen, den Rebberg als auch das eher zonenfremde Kapuzinerkloster.
- Angrenzende Zonen** An die Kernzonen grenzen auf drei Seiten (N, W, S) jeweils Wohnzone W3 sowie Wohn- und Gewerbezone WG3. Im Gebiet Gotthardstrasse, bis Vorstadt sowie beim Reihen-MFH Dätwylerstrasse stimmt die Zonierung mit der ortsbaulichen Bedeutung gemäss ISOS nicht überein.
- Struktur, Dichte** Die geschlossene Bauweise und enge Gassen prägen den Siedlungscharakter in der Kernzone 1. Kehrseite sind enge Raumverhältnisse, welche nur wenig Platz für Verkehr und Aufenthalt bieten und Nutzungspriorisierungen notwendig machen. In der Kernzone 2 dominieren stattliche «Herrenhäuser» mit grosszügigen Gartenanlagen, welche von Mauern umgeben sind. Der öffentliche Strassenraum bleibt ebenfalls eng. Die Kernzone 3 ist offen bebaut und mehrheitlich gut durchgrünt. Die Nutzungen und Gebäudetypologien sind durchmisch.
- Reserven** Das Innenentwicklungspotenzial in den Kernzonen ist äusserst bescheiden. In der Kernzone 4 besteht gemäss Zonenplan ein theoretisches Entwicklungspotenzial bei Hofstatt/Vinzenzenmätteli. Die Fläche ist jedoch als Umgebungszone II gemäss ISOS für das Ortsbild von Bedeutung und nur schwer erschliessbar. Eine Bebauung ist daher wenig zielführend. In der Kernzone 3 besteht noch Potenzial im Gebiet Stöckligasse.

Eingezonte Flächenpotenziale im Dorfzentrum bilden die beiden Fussballplätze in der öffentlichen Zone. Eine bauliche Entwicklung bietet hinsichtlich ihrer Lage und Erschliessung Potenzial das Zentrum zu stärken. Die Flächen sind im ISOS als Umgebungszone mit Erhaltungsziel «a» (unerlässlicher Teil) von Kulturland verzeichnet. Zudem wären Ersatzstandorte für die Fussballplätze notwendig.

Flächenpotenziale

Ein weiteres Flächenpotenzial bildet die Wiese Grossutzigen (keine Bauzone). Sie ist im ISOS als Umgebungszone V mit Erhaltungsziel «a» eingetragen («wichtiger Trenngürtel zum Fabrikareal»). Auf lange Sicht ist eine qualitätsvolle Zentrumserweiterung an diesem Ort denkbar.

Die Inventarisierung im ISOS bezeugt die hohe Siedlungsqualität des historischen Dorfkerns. Bauliche Erweiterungen und Erneuerungen müssen mit entsprechend grosser Sorgfalt erfolgen. Dazu sind klare Vorgaben zur Qualitätssicherung erforderlich.

Siedlungsqualität



Abb. 9: Dorfzentrum, Tellsgasse, Blick von Norden



Abb. 10: Dorfzentrum mit Lehnplatz im Vordergrund, Blick von Süden

Nutzungen

Der Dorfkern hat seit jeher einen breiten Nutzungsmix, leidet aber seit längerem unter dem Strukturwandel und der Schliessung von Geschäften. Die Erhaltung eines breiten Angebots an publikumsorientierten Nutzungen ist essenziell für die Zentrumsfunktion. Wichtige Ankernutzungen wie grössere Detailhändler müssen im Zentrum gehalten werden.

Nutzungsverteilung

Verkehr und Mobilität

Das übergeordnete Strassennetz ist von Norden und Süden bis an den Zentrumsrand gut ausgebaut. Im Dorfzentrum selbst sind die Strassenquerschnitte eng und nicht auf die Durchleitung von grossen Verkehrsmengen ausgelegt.

Hauptnetz Strasse

Mit Eröffnung der West-Ost-Verbindung (WOV) wird der Dorfkern vom Durchgangsverkehr entlastet. Als flankierende Massnahmen wird auf dem engsten Abschnitt im Zentrum eine Begegnungszone (Schmiedgasse, Marktgasse) und auf den Zulaufstrecken Tempo 30 eingeführt.

WOV

Wichtige öffentliche Parkplätze sind: Parkhäuser Winterberg (145) und Schützenmatte (114), Winkel- und Lehnplatz (66 und 60), Gemeindehaus (25), APH Rosenberg (24).

Öffentliche PP

Die Bushaltestellen an der Tellsgasse nehmen viel Raum ein und sind verkehrlich ungünstig gelegen. Gleiches gilt für die Car-Parkplätze auf dem Winkel.

ÖV, Bus

Die Erschliessungswege bzw. Gassen sind allgemein eng und haben keine Kapazitätsreserven für den motorisierten Individualverkehr. Das engmaschige Wegnetz ist für den Fussgänger- und Zweiradverkehr prädestiniert.

Feinerschliessung

	Freiraum
Grünräume	Der Hang oberhalb des Dorfkerns (Rosenberg) zeigt eine vielfältige, historische Kulturlandschaft mit Reben, Parkanlagen/Friedhof und Terrassen. Er ist von grossem landschaftlichem Wert und prägt das Ortsbild entscheidend mit.
Durchgrünung	Die unteren Hanglagen sind gut durchgrünt. In der historischen Kleinstadtstruktur sind Grünflächen rar. Umso wichtiger sind hier die grossen Einzelbäume und Grünstrukturen.
Siedlungstrennfläche	Im Süden und Norden wird der Dorfkern heute noch über grössere Grünflächen von den neueren Siedlungsgebieten abgegrenzt (vgl. Abb. 11).



Abb. 11: Siedlungstrennräume Nord und Süd: links Hofstatt/Vogelsang; rechts Klostermatt/Stoffelmatt/Grossutzigen mit Vorstadt und Gotthardstrasse in Bildmitte

SWOT-Analyse	
SWOT	
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktives, historisches Ortsbild; Anziehungspunkt für Einheimische und Touristen; Schweizerischer Kultur-Hotspot; Telldenkmal – Kantonale und regionale Zentrumsfunktion – Sehr gutes Angebot an Versorgung, Dienstleistungen, Kultur, etc. – Verzweigtes Netz aus Gassen und Wegen, ideale Bedingungen für Fuss- und Radverkehr – Landschaftliche Einbettung, Grünräume, Siedlungstrennflächen
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Enge Raumverhältnisse: wenig Platz für Verkehr, Aufenthaltsflächen, bauliche Erweiterungen, etc. – Der Freiraum und die öffentlichen Plätze werden vom Verkehr dominiert – Strukturwandel und Ladenschliessungen, Angebotsausdünnung
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – WoV und Flama: Reduktion Durchgangsverkehr, Verkehrsberuhigung und Aufwertung Strassenraum – Bauliche Erweiterung zulassen, um Zentrumsnutzungen sowie Wohnen und Arbeiten mit kurzen Wegen zu fördern – Öffentlichen Freiraum aufwerten und attraktive Aufenthaltsflächen schaffen; Fuss- und Veloverkehr fördern – Grünraum am Rosenberg noch stärker in Wert setzen, Durchwegung optimieren
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Strukturwandel: Wegzug von wichtigen Zentrumsnutzungen – Verkehrsüberlastung, Erreichbarkeit ungenügend gewährleistet – Schwächung des Ortsbildes durch bauliche Veränderungen – Zu restriktive Rahmenbedingungen verhindern Investitionen

Strategie- und Handlungsansätze

- Ortsbild pflegen und langfristig sichern.
- Entwicklungen ermöglichen, um das Zentrum lebendig zu halten und zu stärken. Voraussetzung ist eine gute Ortsbildverträglichkeit.
- Gute Rahmenbedingungen für Gewerbe, Gastronomie etc. sichern und für hohe Besucherfrequenzen sorgen: Gewerbeflächen, Nutzungsdurchmischung, Erreichbarkeit, attraktives Umfeld etc.
- Rahmenbedingungen und Qualitätssicherung für Bauprojekte im Dorfkern transparent und klar vorgeben. Einsetzung eines Fachgremiums zur Qualitätssicherung.
- Flächenpotenziale mittel- bis langfristig verfügbar machen. Ersatzstandorte für Fussballplätze suchen (kommunal oder regional).
- «Vision» Umnutzung Fussballplätze: Müessli Matte = zeitgemässe Erweiterung Kernzone mit Zentrumsnutzungen; Suworowmatte = zeitgemässe Verdichtung, analog Dätwyler-Hochhaus (9 Geschosse).
- Zoneneinteilung oder Nutzungsvorschriften überprüfen und bei Bedarf optimieren, z.B. für Klosteranlage, APH Rosenberg, Baugruppe Gotthardstrasse bis Vorstadt, Reihen-MFH Dätwyler.
- Eine Umnutzung des APH Rosenbergs soll zur Zentrumsstärkung beitragen. Dazu gehört ein bedeutender Anteil an öffentlichen oder publikumsorientierten Nutzungen.

Siedlung, Nutzung

- Chancen von WOV und flankierenden Massnahmen nutzen, um Dorfkern nachhaltig vom Verkehr zu entlasten. Für die Zentrumsfunktion nicht unmittelbar notwendiger MIV möglichst vom Dorfkern fernhalten. Der MIV parkiert am Zentrumsrand in bestehenden Einstellhallen.
- Neue Wohn- und Gewerbenutzungen im Dorfkern möglichst autoarm gestalten.
- Fokus auf nachhaltige Mobilität; Rahmenbedingungen für Fussgänger und Veloverkehr optimieren, Weglücken schliessen, Veloparkplatz-Angebot verbessern (Anzahl und Lage). Querung Lussermatte als langfristige Massnahme.
- Gute Erreichbarkeit für ÖV und gewerblichen Verkehr sicherstellen.
- Neue Standorte für Bus- und Car-Haltestellen.

Mobilität

- Öffentliche Freiräume, Plätze und Gassen attraktiv halten und wo nötig gestalterisch aufwerten. Prüfung und bei Bedarf Ergänzung Infrastruktur (Sitzgelegenheiten, Schatten, WC, etc.).
- Grünflächen und Parkanlagen/Friedhof am Rosenberg pflegen und langfristig sichern. Potenziale zur Biodiversitätsförderung sowie für die Erholungsnutzung nutzen; Zugänglichkeit verbessern.
- Durchgehendes, attraktives Grünband am Hang sichern (speziell im Falle einer Nachfolgenutzung der Fussballplätze)
- Einzelbäume und Grünstrukturen erhalten und fördern.
- Nach Möglichkeit Dorfbach punktuell zeigen/in Szene setzen.

Freiraum

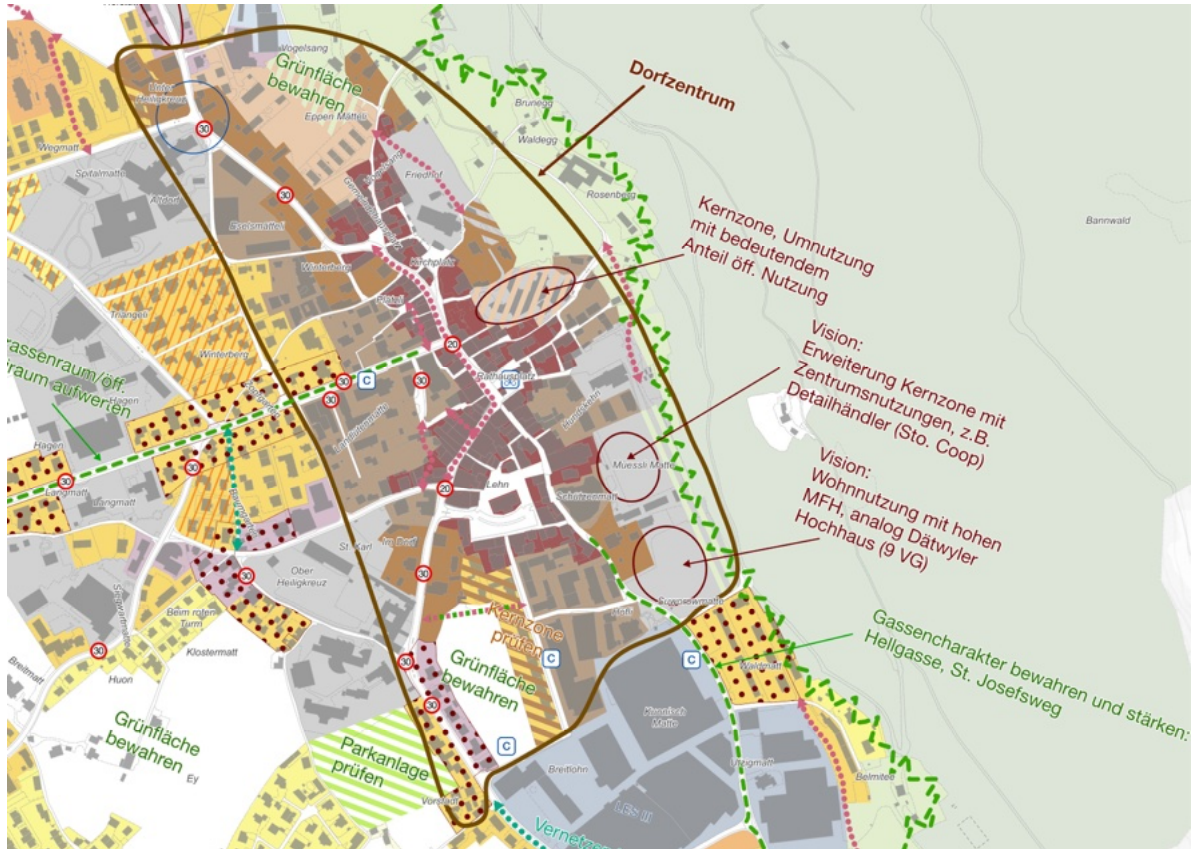


Abb. 12: Ausschnitt Synthesepplan

Grundnutzung

- Kernzone 1 (Strukturerhaltung)
- Kernzone 2 (Erhaltung schutzwürdiger Gesamtanlage)
- Kernzone 3 (Nutzung aufgrund Gesamtkonzept)
- Kernzone 4 (Erweiterung des Dorfkerns)
- Bahnhofzone
- Wohnen EFH niedrig
- Wohnen EFH mittel
- Wohnen MFH
- Wohnen MFH hoch
- Gemischte Nutzung
- Gewerbezone
- Industriezone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Freihaltezone
- Wald
- Gewässer

Landschaft

- Siedlungsbegrenzung
- Grünband am Hangfuss

Mobilität

- LV Fusswegverbindung aufwerten/neu
- LV Veloroute aufwerten/neu
- LV Fuss- und Veloverbindung neu
- MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung
- MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung unterirdisch
- NEAT geplant
- NEAT geplant unterirdisch
- Autobahnanschluss neu
- C Möglicher Standort Carparkplatz neu
- C Veloparkierung verbessern
- 30 Tempo 30 neu
- 20 Tempo 20 neu

2.3. Altdorf Mitte

Siedlung

Das Gebiet um die Bahnhofstrasse war bis zu deren Bau 1881 v.a. landwirtschaftlich geprägt und ging südwestlich davon in Streusiedlung mit einem relativ dichten Wegnetz über. In der ersten Hälfte 20. Jahrhunderts begann sich die Siedlung vom Dorfkern her, entlang der Hauptachsen auszudehnen. Entlang der Bahnhofstrasse waren dies stattliche Wohnhäuser mit grosszügigen Gartenanlagen. Dieser Charakter ist im oberen Bereich noch heute sichtbar. Die Baugruppe an der Kreuzung Seedorfer-/Attinghauserstrasse ist im ISOS mit Erhaltungsziel «A» verzeichnet (B 5.2). Der gleichen Kategorie sind auch das Klosterareal St. Karl (B 0.8) und die Baugruppe Klosterstrasse (B 7.6) zugewiesen.

Siedlungs-
entwicklung

Die bauliche Entwicklung beschleunigte sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts und weitete sich bald in die Flächen aus. Grosse Flächen wurden dabei ab den 1960er Jahren für öffentliche Nutzungen wie Kantonsspital, Schul- und Sportanlagen, etc. in Anspruch genommen. Die dazwischen liegenden Flächen wurden sukzessive mit Wohnhäusern bebaut. Das Quartier Wegmatt wurde ab den 1990ern realisiert.



Abb. 13: Siedlungsentwicklung Altdorf Mitte, Landeskarten 1:25'000

An die Kernzone schliessen auf drei Seiten (N, W, S) mehrheitlich Wohnzonen W3 sowie ein paar kleinflächige Wohn- und Gewerbezone WG3 an. Danach folgt ein ringförmige Verteilung von öffentlichen Zonen mit Kantonsspital, Sportanlage Feldli, Schulhäuser (Bernarda, Hagen, Marianisten, St. Karl), Reformierte Kirche, Frauenkloster, Heilpädagogisches Zentrum. W2-Zonen liegen an der Seedorferstrasse sowie am östlichen Siedlungsrand bei der Seilergasse. In der Wegmatt liegt eine von nur drei W4-Zonen im Gemeindegebiet.

Zonenplan

Die Wohnzonen W3 beidseitig der Bahnhofstrasse sind relativ kleinparzelliert und noch mehrheitlich mit älteren, dreigeschossigen Wohnbauten mit Satteldach bebaut. Die Dichte ist in Bezug zum Lagepotenzial relativ niedrig. Dagegen sind die baulichen Erneuerungen der letzten Jahre wesentlich dichter (AZ ausgeschöpft) und tendenziell mit Flachdach realisiert.

Struktur, Dichte



Abb. 14: Bahnhofstrasse in Blickrichtung Westen

Im Quartier Wegmatt wurde die zonengemässe Ausnützung mit unterschiedlichen Konzepten realisiert: an der Spitalstrasse als DEFH mit grossem Fussabdruck, daneben als viergeschossig MFH mit grosszügiger Umgebung. In der W4 sind die Bauten 5- bis 6-geschossig.



Abb. 15: Blick von Westen auf Seedorfer- und Spitalstrasse; links Wegmatt (W3, W4), Spital in der Mitte, Sportanlage Feldli rechts

Siedlungsqualität	Die gute Durchgrünung mit bedeutendem Baumbestand sowie die Nähe zum Zentrum und den öffentlichen Anlagen sind wichtige Qualitätsmerkmale des Gebietes.
Reserven, Flächenpotenziale	Einzig eine Handvoll kleinparzellierte Liegenschaften sind unbebaut. Diese eignen sich nicht für eine Verdichtung. Beim älteren Gebäudebestand besteht Verdichtungspotenzial, insbesondere bei den Gebäudehöhen.
Nutzungen	
Nutzungsverteilung	Nutzungsschwerpunkt für Bildung, Gesundheit und Soziales mit vielen Arbeitsplätzen. Die öffentlichen Nutzungen sind gut erreichbar in der Mitte des Gemeindegebietes gelegen und von Wohnquartieren umgeben.
Nahversorgung	Alle wichtigen Bedürfnisse können in kurzer Distanz gedeckt werden.
Verkehr und Mobilität	
Hauptnetz	Spital-/Seedorferstrasse und Attinghauserstrasse bilden das Erschliessungsrückgrat und gewähren eine gute Erreichbarkeit der öffentlichen Zonen sowie der Wohngebiete für den MIV. Gegen das Zentrum nehmen die Strassenquerschnitte und die Erschliessungsgüte für den MIV ab. Auf der Spital- und Bahnhofstrasse gilt Tempo 50, auf den übrigen Strassen Tempo 30. Der Strassenraum der Bahnhofstrasse ist relativ schmal, die Übersicht stellenweise mangelhaft, Radstreifen fehlen. Die Voraussetzungen für Tempo-50 sind ungenügend.
ÖV	Im Gebiet liegen die Bushaltestellen Spital, Hagenschulhaus und Frauenkloster mit regelmässigen Verbindungen in alle Richtungen.
Quartier- erschliessung	Die Quartiererschliessungsstrassen sind knapp dimensioniert und gegen das Dorfzentrum zunehmend an der Kapazitätsgrenze.
Öffentliche PP	Parkplätze beim Spital (165), Feldli (38), Schule Hagen (27), Bahnhofstrasse (15).
Fuss-/Veloverkehr	Das engmaschige Wegnetz und die zentrale Lage bieten ideale Voraussetzungen für die Fuss- und Velomobilität. Auf der Bahnhof- und Spitalstrasse fehlen Radstreifen.
Projekte Kanton	Mit den flankierenden Massnahmen zur WOV wird auf der Bahnhofstrasse bis und mit Schulhaus Hagen Tempo 30 eingeführt.
Freiraum	
Grünräume	Im Gebiet sind der Grünflächenanteil und der Bestand an grossen Bäumen bemerkenswert hoch. Die gute Durchgrünung ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal, könnte aber durch die bauliche Verdichtung unter Druck geraten. Das Gebiet wird im Norden, Westen und Süden durch grössere, landwirtschaftliche Grünflächen abgegrenzt.

Hoher Anteil an multifunktionalen Freiräumen aufgrund Schulanlagen und Spital. Entlang der Bahnhofstrasse bildet die Baumreihe auf der Südostseite eine wichtige Freiraumstruktur. Grossflächige Versiegelungen wie beim Parkplatz Hagen oder überhohe Einfriedungen beim Bahnhof auf der Seite der Bahnhofstrasse schmälern die Freiraumqualität.

Öffentlicher Freiraum



Abb. 16: Blick von Westen auf Seedorferstrasse, Schulareal Hagen rechts und Bahnhofstrasse dahinter

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Zentrale Lage, eingebettet zwischen Dorfkern und öffentlichen Zonen mit Schwerpunkt Bildung/Gesundheit/Soziales – Hohe Wohnqualität, gute Nutzungsdurchmischung – Dichtes Wegnetz, kurze Wege – Grünes Quartier mit vielen Bäumen – Grosse angrenzende Grünflächen (N, S, W): Siedlungstrennräume, langfristiges Erweiterungspotenzial (v.a. für öffentl. Nutzungen) 	SWOT
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzungs- und bauliche Dichte an dieser zentralen Lage eher niedrig; das Lagepotenzial wird nicht ausgeschöpft – Schmale Quartierstrassen und beschränkte MIV-Kapazitäten als pot. Entwicklungshemmnis 	
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Innenentwicklungspotenziale nützen, bauliche Verdichtung – Zusätzliche Nutzungen möglichst autoarm, um das Potenzial für nachhaltige Mobilität auszuschöpfen – Flama WOV, Einführung T30 auf Bahnhofstrasse: Verkehrsberuhigung, Strassenraum Bahnhofstrasse aufwerten 	
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Verlust an Grünfläche und Bäumen durch Innenentwicklung – Verkehrszunahme durch Innenentwicklung – Langfristig fehlende Flächen für Erweiterung öffentlicher Nutzungen – Erschliessung von Freiflächen wird nicht gesichert und verunmöglicht zukünftige Siedlungserweiterungen 	

Strategie- und Handlungsansätze

- Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung der öffentlichen Nutzungen sichern (Flächenreserven, Erschliessung/Erreichbarkeit).
- Innenentwicklungspotenzial in Wohnzonen nutzen und gleichzeitig die ortstypischen Siedlungs- und Wohnqualitäten bewahren (Durchgrünung, Kleinstrukturiertheit, ruhige Lage).
- Aufzoning/Verdichtung an gut erschlossenen Lagen prüfen: W2 Seedorferstrasse und Feldliweg, eventuell MFH Wegmatt vollständig in W4.
- Bestehende Ortsbildqualitäten entlang der Bahnhofstrasse erhalten; Unbefriedigende Abschnitte aufwerten.
- Siedlungsqualität der im ISOS verzeichneten Baugruppen langfristig sichern.

Siedlung, Nutzung

Mobilität

- Flankierende Massnahmen WOV umsetzen; Verkehrsberuhigung auf Bahnhofstrasse; Synergien für Freiraumaufwertungen und Verbesserungen von Fuss- und Veloverkehr nutzen.
- Verkehrsqualität für Fuss- und Veloverkehr in den Quartierstrassen und Gassen bewahren und auf der Bahnhofstrasse verbessern. MIV-Verkehrsaufkommen möglichst plafonieren.
- Engmaschiges Wegnetz erhalten, allfällige Lücken schliessen.
- Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen; Bauliche Innenentwicklung möglichst autoarm.
- Attraktivität ÖV weiter verbessern; Bushaltestellen aufwerten.
- Erschliessungskorridore für allfällige, zukünftige Entwicklung der Grünflächen sichern.

Freiraum

- Die Freiraumqualität bestimmende Strukturen und Elemente (Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäume, Gärten) erhalten.
- Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Freiraum sichern und wo nötig verbessern: Fokus auf Bahnhofstrasse; Potenzial besteht auch entlang Spital- und Seedorferstrasse sowie bei den öffentlichen Parkplätzen.
- Prüfung Öffnung Aussenraum der Klosteranlage St. Karl
- Harmonische Siedlungsränder: Grünstrukturen und natürliche Übergänge am Siedlungsrand erhalten bzw. fördern, wo diese nicht vorhanden sind.
- Grosse Grünflächen/Siedlungstrennräume langfristig erhalten.

Syntheseplan

Grundnutzung

- Kernzone 1 (Strukturerhaltung)
- Kernzone 2 (Erhaltung schutzwürdiger Gesamtanlage)
- Kernzone 3 (Nutzung aufgrund Gesamtkonzept)
- Kernzone 4 (Erweiterung des Dorfkerns)
- Bahnhofzone
- Wohnen EFH niedrig
- Wohnen EFH mittel
- Wohnen MFH
- Wohnen MFH hoch
- Gemischte Nutzung
- Gewerbezone
- Industriezone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Freihaltezone
- Wald
- Gewässer

Landschaft

- ||| Siedlungsbegrenzung
- Grünband am Hangfluss

Mobilität

- ↔ LV Fusswegverbindung aufwerten/neu
- ↔ LV Veloroute aufwerten/neu
- ↔ LV Fuss- und Veloverbindung neu
- ➔ MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung
- ➔ MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung unterirdisch
- ➔ NEAT geplant
- ➔ NEAT geplant unterirdisch
- ⊙ Autobahnanschluss neu
- ⊙ Möglicher Standort Carparkplatz neu
- ⊙ Veloparkierung verbessern
- ⊙ Tempo 30 neu
- ⊙ Tempo 20 neu

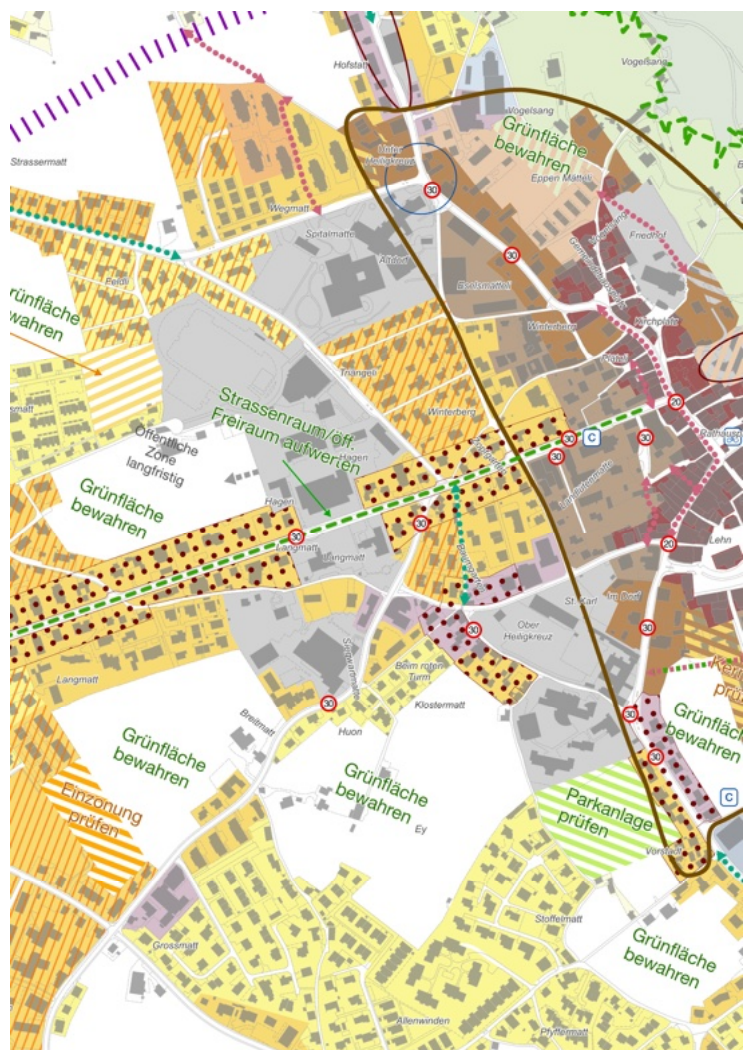


Abb. 17: Ausschnitt Syntheseplan

2.4. Gotthardstrasse

Mit der Erstellung des Kanals im 14. Jahrhundert begann die Siedlungsentwicklung entlang dem Dorfbach. Die Siegfriedkarte aus dem 19. Jahrhundert zeigt zwischen Altdorf und Bürglen eine lockere Streusiedlung. In den 1920er Jahren begann die industrielle Entwicklung des Dätwyler-Areals. Östlich davon konzentrierte sich die Siedlung bis Mitte 20. Jahrhundert entlang der Gotthardstrasse und Hellgasse. Beide sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) verzeichnet. Letztere hat ihren historischen Charme behalten, die vereinzelt Altbauten und speziell die im ISOS mit Erhaltungsziel «A» verzeichnete Baugruppe «Hohe Mühle» (B 0.13) sowie alte Mauern ausmachen.

Siedlungs-
entwicklung

Ebenfalls Erhaltungsziel «A» gibt das ISOS den beiden Siedlungen Turmmatt (B 6.4) aus den 1940ern sowie Waldmatt (B 6.5, 1950er). Die Siedlungsausdehnung westlich der Gotthardstrasse erlebte einen ersten Schub in den 1960er Jahren. Nördlich der Klausenstrasse folgte diese Entwicklung ab den 1980ern.

Ab Mitte 20. Jahrhundert begann in Bürglen eine Siedlungsentwicklung an der Gemeindegrenze zu Altdorf, welche im Laufe der Jahre zu einem Zusammenwachsen und schliesslich einem gemeindeübergreifenden Siedlungskörper führte.

Gemeindegrenze



Abb. 18: Siedlungsentwicklung Gebiet Gotthard- und Klausenstrasse, Landeskarten 1:25'000

Die Industriezone 1 mit dem Dätwyler-Areal schliesst im Süden direkt an die Kernzonen an und bildete im 20. Jahrhundert lange Zeit die Siedlungsgrenze entlang der Fabrikstrasse. Südlich davon dominieren Wohnzone W3. Die REFH-Siedlungen Turmmatt und Utzigmatt, sowie die EFH Frohmatt liegen in der W2. Entlang der Gotthardstrasse ist die erste Bautiefe beidseitig der Wohn- und Gewerbezone WG3 zugewiesen. An der Fabrikstrasse und auf der Utzigmatt befinden sich zwei Wohnzonen W4, welche soeben, bzw. vor wenigen Jahren bebaut wurden. An der Gemeindegrenze im Süden liegen die öffentlichen Zonen der kantonalen Mittelschule sowie des Missionszentrums St. Josef. Die unbebauten Wiesenhänge unterhalb des Bannwaldes sind der Freihaltezone zugeordnet.

Zonenplan



Abb. 19: Blick von Süden auf Turmmatt (W3/W4) im Vordergrund und Dätwyler-Areal/Industriezone 1 dahinter

Übergeordnete Struktur	Einerseits sind die Bauzonen nördlich und südlich von Gotthard- und Klausenstrasse aussenliegende Wohnquartiere von Altdorf. Gleichzeitig bilden sie aber mit dem angrenzenden Ortsteil Grund der Gemeinde Bürglen ein Kleinzentrum im Talboden.
Struktur, Dichte	Die Entwicklung des Gebietes erfolgte vielerorts in Form von Kleinsiedlungen oder Baugruppen mit übergeordnetem Konzept und einheitlicher Gestaltung. In der W2 sind dies insb. die REFH-Siedlungen Turmmatt und Utzigmatt, aber auch kleinere REFH wie am Frohmattweg. Derartige Strukturen sind langfristig gesetzt und nur als Einheit veränderbar. Einheitliche, ältere Bebauungen in der W3 sind die hofartig angeordneten MFH in der Blumenfeldgasse (1970er) oder MFH-Zeilen Waldmatt oder Grundweg (1960er). Neueren Datums und mit höherer Dichte sind die MFH Zeilen Utzigen und St. Josefsweg. Ein neuer Dichte-Massstab bringt die MFH-Bebauung der Wohnzone W4 Turmmatt mit 4- bis 7 geschossigen MFH. Dazwischen liegen überall Flächen mit einzelparzellenweiser Bebauung mit EFH oder kleinen MFH.
Bauliche Dichte	Die bauliche Dichte im Gebiet variiert kleinräumig und ist bei neueren Bebauungen tendenziell am höchsten. Innenentwicklungspotenzial besteht insbesondere bei älteren MFH oder auf EFH-Parzellen, und vorzugsweise in die Höhe.
Reserven	Die Bauzonen sind inzwischen weitgehend bebaut. Kleinere Reservflächen finden sich noch im Süden am Neumühleweg und St. Josefsweg. Die aktuelle Erschliessung dieser Reserven kommt jedoch bereits an ihre Grenzen.
Siedlungsqualität	Die Quartiere sind ruhig, grün und von privatem Charakter. Darin sind öffentliche Räume und Wege als verbindendes Element von grosser Bedeutung (bspw. Hellgasse). Historische Strukturen und Bauten, Vorgärten und grosse Einzelbäume geben dem Raum Identität. Diesbezüglich sind Hellgasse und St. Josefsweg von grosser Bedeutung und über weite Strecken intakt. Südwestlich der Gotthardstrasse fehlt eine Struktur dieser Qualität. Ortsbauliche Qualität und Orientierung bieten auch die gut gestalteten Kleinsiedlungen und Baugruppen.



Abb. 20: Blick von Norden mit W4 Turmmatt links, dahinter Wohnsiedlung Turmmatt (W2), rechts W2 Frohmatt, dahinter W3

Nutzungen

Wohnzonen Die Bauzonen südlich der Industriezone sind reines Wohngebiet. Davon ausgenommen sind wenige gewerbliche Nutzungen entlang der Hauptstrasse.

<p>Obwohl in der Industriezone 1 gelegen, ist das Gewerbe heute eher ruhig und mit der angrenzenden Wohnnutzung gut verträglich. Die Nähe von Arbeiten, Wohnen und Zentrumsnutzungen ermöglicht kurze Distanzen.</p>	Gewerbe
<p>In den gemeindeübergreifenden öffentlichen Zonen im Süden konzentrieren sich kant. Bildungs- und Verwaltungsnutzungen. Gemeinsam mit dem Einkaufszentrum Urner Tor kommt dem Ort zwischen Gotthard und Klausenstrasse eine gewisse Zentrumsfunktion zu.</p>	Öffentliche Nutzungen
<p>Das Einkaufszentrum Urnertor auf Gemeindeboden Bürglen ist ein wichtiger Anziehungspunkt und Versorgungsort. Auch eine Bäckereifiliale und einige Restaurants sind entlang der Hauptstrasse vorhanden.</p>	Nahversorgung
<p>Im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist das Gebiet um und südlich des Kollegi-Kreisels unter der Kategorie «Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung» vermerkt. Für diesen Raum soll eine gemeindeübergreifende Entwicklungsperspektive erarbeitet werden.</p>	Agglo-Programm
Verkehr und Mobilität	
<p>Gotthard- und Klausenstrasse bilden das übergeordnete Netz, welches das Gebiet von Süden her für den MIV bis zum Kreisel Fabrikstrasse, resp. Dätwylerstrasse gut erschliesst. Die WOV ermöglicht zukünftig einen viel direkteren Autobahnanschluss, was die Erschliessungsgüte nochmals erhöht, aber auch deutlich Mehrverkehr bringt.</p>	Hauptnetz
<p>Im Gebiet liegen die Bushaltestellen Frauenkloster, Dätwyler AG, Kollegium und Seminar (Bürglen) mit regelmässigen Verbindungen in alle Richtungen.</p>	ÖV
<p>Die Erschliessungsgüte für den MIV ist nur im unmittelbaren Einzugsbereich der Hauptstrassen sowie der Fabrikstrasse hoch. Die wegführenden Quartiererschliessungsstrassen sind knapp dimensioniert und haben kaum Kapazitätsreserven. Das gilt speziell für die Wohnzonen südwestlich der Gotthardstrasse sowie nördlich der Klausenstrasse. Um zukünftige Siedlungserweiterung und Verdichtung zu ermöglichen ist ein Strassenausbau notwendig und autoarme Nutzungen sind zu fördern.</p>	Quartiererschliessung
<p>Parkplätze Dätwylerstrasse (30), Hellgasse West (60), Hellgasse Ost (22).</p>	Öffentliche PP
<p>Das engmaschige Wegnetz bietet ideale Voraussetzungen für die Fuss- und Velomobilität. Das Zentrum ist über Wege abseits der Hauptstrasse gut erreichbar.</p>	Fuss-/Veloverkehr
Freiraum	
<p>Unterhalb des Bannwaldes zieht sich ein durchgehendes Grünband aus Wiesland dem Hang entlang, welches am Utzigmattweg und bei St. Josef noch weit in die Siedlung hinein reicht. Das Siedlungsgebiet ist dort und bis an die Klausenstrasse stark durchgrünt und mit zahlreichen Bäumen durchsetzt. Gegen das Zentrum und auch westlich der Gotthardstrasse nimmt der Grünanteil ab. Durch die grossen Landwirtschaftsflächen ist im gesamten Gebiet noch viel Grünraum vorhanden. Dieser wird durch die Siedlung aber stark zerschnitten.</p>	Grünräume
<p>Oberhalb der Klausenstrasse tragen Obstbäume und Gehölzstrukturen zu harmonischen Übergängen zwischen Siedlung und Landschaft bei. Im Westen sind derartige Strukturen deutlich rarer, die Siedlungsränder sind teilweise abrupt.</p>	Siedlungsrand
<p>Die Hauptstrassen als öffentlicher Freiraum weisen keine Qualitäten auf. Erwähnenswert ist der Baumbestand bei der Mittelschule. Der Ort hat Potenzial, um als attraktive öffentliche Freifläche aufgewertet und genutzt zu werden. Die Hellgasse und St. Josefsweg haben abschnittsweise einen dörflichen Charme, welcher leider nicht durchgehend ist. Generell ist der Versiegelungsgrad im öffentlichen Raum zu hoch und geht zu Lasten der Freiraum- und Aufenthaltsqualität (vielfach Oberflächenparkplätze).</p>	Öffentlicher Freiraum

SWOT

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Abseits der Hauptstrasse ruhige Lage, hohe Wohnqualität – Dichtes Wegnetz, gute Bedingungen für Fuss- und Veloverkehr – Grüne Quartiere mit Landschaftsbezug, grosse angrenzende Grünflächen/Siedlungstrennräume – Zentrumsfunktion Bildung, Verwaltung und Einkauf im Süden
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Wenig kompakter Siedlungskörper bzw. Zersiedlungstendenz und Verschneidung von Landschaftsräumen – Quartiererschliessungsstrassen schmal, an Kapazitätsgrenze – Oberflächen-PP beeinträchtigen Freiraumqualität – Fehlende Hauptgasse (analog Hellgasse) im Westen
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Innenentwicklung auf unternutzen Grundstücken – Erweiterungspotenziale innerhalb Bauzone im Osten, ausserhalb Bauzone auf Grünfläche Frohmatt und Utzigmattweg – Zusätzliche Nutzungen möglichst autoarm, um Nutzungsverdichtung trotz begrenzter Erschliessungskapazität zu ermöglichen – WOV verbessert Autobahnanbindung, höhere Erschliessungsgüte
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Verlust an Grünfläche und Bäumen durch Innenentwicklung – Verlust der landschaftsgliedernden Grünflächen und -strukturen durch Siedlungserweiterungen – Verkehrszunahme durch Innenentwicklung und durch WOV – Erschliessung von Freiflächen wird nicht gesichert und verunmöglicht zukünftige Siedlungserweiterungen

Strategie- und Handlungsansätze

Siedlung, Nutzung

- Innenentwicklungspotenzial in die Höhen nutzen (z.B. Grundweg, Blumenfeld) und gleichzeitig die ortstypischen Siedlungs- und Wohnqualitäten bewahren (Grünflächen, ruhige Lage).
- Siedlungserweiterung auf der Grünfläche Gotthardstrasse/Frohmatt in einer der zentralen Lage gerechten, zeitgemässen Dichte (z.B. W4); Erschliessung sichern.
- Ortsbild von wertvollen Kleinsiedlungen bzw. Baugruppen und ihrer Umgebung langfristig erhalten («hohe Mühle», Turmmatt, etc.); Qualität der ISOS-Baugruppen über Nutzungsplanung sichern.
- Zentrumscharakter und -funktion im Gebiet Grund/Kollegium stärken. Potenzial für ortsbauliche Aufwertungen nutzen, Freiraumqualität optimieren. Gemeinsame Entwicklungsperspektive mit Gde. Bürglen erarbeiten (gem. AP 4G).
- Neubauten bei den Kreiseln verfügen über eine hohe ortsbauliche Qualität und tragen dadurch zur Adressbildung bei.
- Gute Rahmenbedingungen für Gewerbebetriebe in der Industriezone erhalten. Die bestehende Siedlungsverträglichkeit langfristig sichern (Reduktion der Lärmempfindlichkeitsstufe auf III, max. Gebäudehöhe festlegen).

Mobilität

- Verkehrsqualität für Fuss- und Veloverkehr in den Quartierstrassen und Gassen bewahren. MIV-Verkehrsaufkommen in den Quartieren möglichst plafonieren. Tempo 30 im Gebiet Polikreisel – Fabrikstrasse – Hellgasse prüfen.
- Ausbau Erschliessungsstrassen punktuell prüfen, um Voraussetzungen für Entwicklung zu schaffen.
- Erschliessungskorridore für zukünftige Siedlungserweiterungen sichern.
- Engmaschiges Wegnetz erhalten, Lücken schliessen. Durchgehender Fussweg am oberen Siedlungsrand (am Hang)

- Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen; Bauliche Innenentwicklung möglichst autoarm.
- Attraktivität ÖV weiter verbessern; Bushaltestellen aufwerten.

- Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Freiraum erhalten, ungenügende Orte und Abschnitte aufwerten. Ein spezieller Fokus liegt auf der Hellgasse und St. Josefsweg. Auch westlich der Gotthardstrasse ist eine durchgehende Verbindung vergleichbarer Qualität anzustreben.
- Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten in den Quartieren mit Aufwertungspotenzial verbessern.
- Die Freiraumqualität bestimmende Strukturen und Elemente (Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäume, Gärten) erhalten und nach Möglichkeit ergänzen.
- Harmonische Siedlungsränder: Grünstrukturen und natürliche Übergänge am Siedlungsrand erhalten bzw. fördern, wo diese nicht vorhanden sind.
- Grünband am Hang langfristig in guter Qualität erhalten, Potenzial für Biodiversität optimal nutzen.
- Grosse Grünflächen/Siedlungstrennräume langfristig erhalten.

Freiraum



Syntheseplan

Abb. 21: Ausschnitt Syntheseplan

Grundnutzung	Landschaft
Kernzone 1 (Strukturerhaltung)	Siedlungsbegrenzung
Kernzone 2 (Erhaltung schutzwürdiger Gesamtanlage)	Grünband am Hangfluss
Kernzone 3 (Nutzung aufgrund Gesamtkonzept)	Mobilität
Kernzone 4 (Erweiterung des Dorfkerns)	LV Fusswegverbindung aufwerten/neu
Bahnhofzone	LV Veloroute aufwerten/neu
Wohnen EFH niedrig	LV Fuss- und Veloverbindung neu
Wohnen EFH mittel	MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung
Wohnen MFH	MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung unterirdisch
Wohnen MFH hoch	NEAT geplant
Gemischte Nutzung	NEAT geplant unterirdisch
Gewerbezone	Autobahnanschluss neu
Industriezone	Möglicher Standort Carparkplatz neu
Zone für öffentliche Bauten und Anlagen	Veloparkierung verbessern
Freizeitzone	Tempo 30 neu
Wald	Tempo 20 neu
Gewässer	

2.5. Bahnhof Ost

Siedlungsentwicklung

Siedlungs-
entwicklung

Die Erstellung der Bahnlinie und des Bahnhofs 1881 waren Startpunkt für die moderne Siedlungsentwicklung im Gebiet, welche auf der Westseite mit Bahninfrastruktur und Gewerbe erfolgte. Auf der Ostseite beschränkte sie sich bis Mitte 20. Jh. auf wenige Gebäude um den Bahnhof. In den 1960ern setzte mit Abstand zum Bahnhof eine Wohnbauentwicklung entlang Hagen-, Gurtenmund- und Attinghauserstrasse ein. Diese breitete sich ab den 1970ern zunehmend in die Fläche und gegen die Bahnlinie hin aus und füllte den dazwischenliegenden Raum über die Jahrzehnte sukzessive auf (vgl. Abb. 22).

Kantonsbahnhof

Mit dem Bau des 2021 eröffneten Kantonsbahnhofs wurde der Ort zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe und gewann sowohl funktional wie auch städtebaulich stark an Bedeutung. Dies dürfte dem Gebiet weiteren Schub geben.



Abb. 22: Siedlungsentwicklung Bahnhof Ost, Landeskarten 1 :25'000



Abb. 23: Ausschnitt Zonenplan mit Bahnhofzone (Mitte) und Wohnzonen W3 (orange) und W2 (gelb)

Zonenplan Bahnhof

Für die Bauten und Anlagen des neuen Kantonsbahnhofs wurde eine neue Bahnhofzone geschaffen, welche «die Schaffung eines qualitativ hochstehenden regionalen Zentrums für Dienstleistungen und Wohnen» bezweckt. Die angrenzenden Flä-

chen liegen in der Wohn- und Gewerbezone WG4, in welcher «mind. 15% der anrechenbaren Geschossfläche für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vorzusehen sind». Zwischen Bahnlinie und Kornmattstrasse liegt Industriezone 1.

Die Wohnquartiere sind grossflächig der Wohnzone W3 zugewiesen. Ausnahmen bilden Siedlungsrandlagen wie die Quartiere Grossmatt und Holderenmätteli, welche in der W2 liegen. Aufgrund des EFH-Bestandes ebenfalls in der W2 befindet sich das Quartier Friesenweg.

Wohnzonen



Abb. 24: Blick von NE auf Bahnhofstrasse mit Kantonsbahnhof im Hintergrund, MFH Quartiere Bauernhof + in der Matte (links), neue MFH Acherweg/Hagenstrasse rechts

Struktur, Dichte

Beidseits der Bahnhofstrasse ist die Parzellierung kleinstrukturiert mit Solitärbauten aus der zweiten Hälfte 20. Jh. Direkt an der Bahnhofstrasse dominieren kleine, dreigeschossige MFH, während in der zweiten Reihe auch viele EFH stehen.

Bahnhofstrasse

Mit der Entwicklung des Kantonsbahnhofs erfolgte ein Massstabssprung in den Gebäudehöhen und -kubaturen, welche im Kontrast zur älteren Bebauung steht. Das Bahnhofgebäude ist sechsgeschossig (5 + Dachgeschoss).

Bahnhof

Die MFH-Überbauung Baumgärtli aus den 1980ern sind viergeschossig und mit grosszügigen Freiräumen angelegt. Nördlich davon ist das Quartier Grossmatt mit REFH bebaut. Mit den neusten Bauten bei Acherweg/Hagenstrasse wurde die zonen-gemässe Dichte mit vier- (W3) bis fünfgeschossigen (WG4) MFH ausgeschöpft. Der Vergleich mit älteren W3-Parzellen zeigt, dass theoretische Verdichtungspotenzial vorhanden ist.

Wohnzonen Nord



Abb. 25: Blick von N, Attinghauser- und Gurtenmundstrasse



Abb. 26: Blick von S, Steinmatt (links), Tschudiweg, Holderemätteli

Wohnzonen Süd	Die bauliche Entwicklung erfolgte in Gruppen von jeweils wenigen MFH gleicher Typologie und Gestaltung, welche als Längs- oder Punktbauten mit grosszügigen Freiräumen angeordnet sind. Die Gebäude sind i.d.R. viergeschossig und bei wenigen Ausnahmen mit zusätzlichem Dach-/Attikageschoss.
Industriezone	Die Industriezone hat einen stark industriellen Charakter mit Tanks, Lagerhallen und Abstellflächen.
Reserven	Mitten in der südlichen Wohnzone ist im Gebiet Steinmatt noch eine Flächenreserve von über 1 ha vorhanden, welche in den nächsten Jahren bebaut werden soll (QGP Steinmatt Ost). Eine grössere Flächenreserve von rund 1 ha, welche aktuell teilweise als Parkplatz genutzt ist, befindet sich unmittelbar südlich des Bahnhofs (Rynächtstrasse, QGP Bauernhof).
Siedlungsqualität	Die Wohnzonen bieten aufgrund ihrer relativ lockeren baulichen Anordnung (niedrige Fussabdrücke) mit grosszügigen Grünräumen und verkehrsfreien Innenhöfen eine hohe Wohn- und Siedlungsqualität. Mit der Entwicklung des Kantonsbahnhofs erhält der Raum um den Bahnhof einen neuen, urbanen Charakter und ist von wichtiger Bedeutung. Dabei ist speziell am Bahnhof auf beiden Seiten der Bahnlinie eine adäquate Adressbildung mit qualitätsvollen Bauten und Freiräumen anzustreben.
Potenzial Innenentwicklung	Potenzial für die innere Verdichtung besteht im ganzen Gebiet vielfach bei älteren Gebäuden, welche die zonengemässe Ausnützung nicht realisiert haben. In den Wohnzonen Süd sind Aufstockungen aufgrund der grosszügigen Gebäudeabstände gut verträglich. Im Rahmen von baulichen Erneuerungen sollte dieses Potenzial genutzt werden. An geeigneten Lagen kann auch eine Verdichtung unter Wahrung der bestehenden Freiraumqualität durch Anbauten geprüft werden.
	Nutzungen
Wohnzonen	Die Wohnzonen sind reines Wohngebiet. Davon ausgenommen sind wenige gewerbliche Nutzungen entlang der Bahnhofstrasse.
Gewerbe	Die neuen Gebäude am Bahnhof haben oder erhalten gewerbliche EG-Nutzungen. Das Hauptgebäude ist als Dienstleistungsgebäude mit Büroflächen konzipiert. Zukünftig dürfte die gewerbliche Nutzung beim Bahnhof und der näheren Umgebung (insb. auch auf der Westseite) noch zunehmen.
Industrie	Die industriellen Anlagen an der Kornmattstrasse stehen etwas in Kontrast zur laufenden Entwicklung rund um den Bahnhof. Aufgrund der Lagequalität und der Wohnumgebung ist längerfristig eine Transformation zu mehr gewerblicher Nutzung anzustreben.
Nahversorgung	Der Bahnhof bietet ein Nahversorgungsangebot mit Bäckerei und Coop Pronto Shop. Entlang der Bahnhofstrasse und am Bahnhof gibt es Restaurants, an der Attinghauserstrasse ist eine Bäckereifiliale vorhanden.
	Verkehr und Mobilität
Hauptnetz	Die Wohnquartiere sind von Süden her über die Attinghauserstrasse, der Bahnhof über die Rynächtstrasse erschlossen, wobei letztere auch als Verbindungsstrasse im Richtplan eingetragen ist. Die Rynächtstrasse ist mit einer Fahrbahnbreite von 6m und einseitigem Trottoir knapp, aber ausreichend ausgebaut. Die Attinghauserstrasse wird als Quartiersammelstrasse mit Fahrbahnbreite von 5.5 m und beidseitigem Trottoir den bestehenden Bedürfnissen gerecht, ist aber nicht auf künftige Verkehrszunahme ausgelegt. Im Norden erfolgt die Haupterschliessung über Seedorfer- und Kornmattstrasse.
Bahnhofstrasse	Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Verbindungsachse zwischen Dorfzentrum und Bahnhof für alle Verkehrsarten (ÖV, MIV, Velo, Fussgänger). Der Strassenquerschnitt wird den Bedürfnissen aller Verkehrsarten nicht gerecht, Radstreifen fehlen. Zusätzlicher Erschliessungs- oder Durchgangsverkehr ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

Mit der Aufwertung zum Kantonsbahnhof hat das Gebiet eine sehr gute ÖV-Erschliessung mit guten Zugs- und Busverbindungen erhalten. An den Aussenrändern der Quartiere finden sich Bushaltestellen in regelmässigen Abständen (Pro Familia, Steinmattstrasse, Chornmatt, Langmatt).

ÖV

Die Quartierstrassen in den Wohnzonen Süd sind grundsätzlich gut ausgebaut und bieten Kapazität für eine gewisse Innenentwicklung. Im Gebiet Bahnhofstrasse und nördlich davon sind die Strassenquerschnitte oft eng und tendenziell an der Kapazitätsgrenze. Für die bauliche Verdichtung sind Ausbauten notwendig oder es sind autoarme Konzepte vorzusehen.

Quartier-erschliessung

Park+Rail PP beim Bahnhof (62), Bruder Klaus (20).

Öffentliche PP

Die direkten Verbindungswege ins Dorfzentrum sind die Bahnhof- und Attinghauserstrasse. Diese sind für Fussgänger und Velofahrende aktuell mässig attraktiv. Abseits vom Verkehr sind Hagen- und Gitschenstrasse nutzbar. Im Norden plant der Kanton entlang der Seedorferstrasse einen getrennt geführten Radweg.

Fuss-/Veloverkehr

Freiraum

Die dichten Siedlungsräume Bahnhof und Dorfzentrum sind heute durch ein ausgeprägtes Grünband getrennt, welches fast nur durch die Bahnhofstrasse zerschnitten wird. Dies gibt der Siedlung und den Quartieren Struktur, die Landschaft greift in die Siedlung und die alten Ortsteile sind ablesbar. Diese grossen Grünflächen sind landschaftlich, kulturell und klimatisch wertvoll und tragen viel zur Wohnqualität bei.

Grünräume

Wo der Siedlungsrand insbesondere mit grossen Bäume bestockt ist, erscheint der Übergang in die Landschaft harmonisch, teilweise ist er jedoch abrupt. Im Gebiet besteht ein Potenzial zur Aufwertung der Siedlungsränder und zur Verbesserung ihrer ökologischen und klimatischen Funktion.

Siedlungsrand

Die Quartiere zeichnen sich generell durch viel Grünfläche aus, welche im Gebiet Bahnhofstrasse und nördlich davon auch viele Bäume aufweist. Diese sind in den südlichen Wohnzonen deutlich rarer, zudem sind die Grünflächen tendenziell leergeräumt und ökologisch verarmt. Entlang der Bahnhofstrasse bildet die Baumreihe auf der SE-Seite eine wichtige Freiraumstruktur. Der Aussenraum beim Kantonsbahnhof ist grossflächig versiegelt. Die Freiraumqualität ist in der weiteren Entwicklung zu optimieren, damit den Ansprüchen eines zentralen öffentlichen Platzes zu genügen vermag.

Öffentlicher Freiraum

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonsbahnhof mit Zentrumsfunktion, sehr gute ÖV Anbindung – Attraktive Wohnquartiere mit ruhiger Lage und viel Grünraum – Nähe zu Arbeitsplatzgebiet West, kurze Wege
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Distanz und räumliche Trennung vom Dorfzentrum – Landschaft/Grünflächen durch Siedlung zerschnitten – Sammel- und Quartierstrassen teilweise eng dimensioniert und mit beschränkten MIV-Kapazitäten – Öffentliche Freiräume Bahnhof und Bahnhofstrasse mässig attraktiv, eher monotone Grünräume im Süden
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklungsschub durch Kantonsbahnhof und ESP Werkmatt – Kantonsbahnhof als Verkehrsdrehscheibe; Lagegunst für hohen ÖV-Anteil und nachhaltige Mobilität nutzen – Direkter Autobahnanschluss durch WOV – Verdichtungspotenzial in den Wohnquartieren nutzen – Zusätzliche Nutzungen möglichst autoarm, um Nutzungsverdichtung trotz beschränkter Erschliessungskapazität zu ermöglichen

SWOT

Risiken	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrszunahme durch WOV, Entwicklung Kantonsbahnhof und innere Verdichtung - Verlust der landschaftsgliedernden Grünflächen und -strukturen durch Innenverdichtung und Siedlungserweiterungen - Erschliessung von Flächen für zukünftige Siedlungserweiterungen wird nicht gesichert und verunmöglicht
---------	--

Strategie- und Handlungsansätze

Siedlung, Nutzung

- Entwicklungsschub Kantonsbahnhof nutzen, um am Bahnhof einen kantonalen Nutzungs- und Siedlungsschwerpunkt zu etablieren und das Gebiet nachhaltig zu entwickeln.
- Nutzungsdurchmischung am Bahnhof anstreben. Diese soll das Dorfzentrum nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen.
- Innenentwicklungspotenzial in Wohnzonen nutzen und gleichzeitig bestehende Lagequalitäten bewahren (Grünflächen, Ruhe, gute Erschliessung, etc.)
- Verdichtung/Aufstockungen (Aufzoning) in den Wohnzonen W3 Süd sowie allenfalls W2 Friesenweg prüfen
- Bahnhofstrasse aufwerten: Freiraumgestaltung optimieren; Anreize für ortsbauliche Aufwertungen und Adressbildung (auf Bahnhofstrasse ausgerichtete Bauten) setzen.
- Transformation der Industriezone Kornmattstrasse zu Gewerbezone.
- Flächenreserven Bauernhof und Steinmatt zeitnah qualitativ und in guter Dichte bebauen.
- Siedlungserweiterung/Einzoning entlang Kornmattstrasse und zwischen Sportanlage Feldli und Grossmatt prüfen.

Mobilität

- Das Potenzial des Kantonsbahnhofs als übergeordnete Verkehrsdrehscheibe nutzen. Gute Erreichbarkeit und gute Umsteigebeziehungen sichern.
- Die guten Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität im Umfeld des Bahnhofs gezielt nutzen. Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen.
- Zunahme MIV auf gut erschlossene Lagen beschränken und in den übrigen Gebieten möglichst plafonieren; Bauliche Innenentwicklung möglichst autoarm.
- Verkehrsqualität für Fuss- und Veloverkehr in den Quartierstrassen, auf Bahnhof- und Attinghauserstrasse nach Möglichkeit verbessern. Sicherstellung und Verbesserung Anzahl und Lage Veloparkplätze.
- Engmaschiges Wegnetz erhalten, Lücken schliessen (z.B. durchgehende N-S-Verbindung Steinmatt/Bristenstrasse).
- Direkte Fusswegverbindung zwischen Wohnzonen Süd, Werkmatt und Allmendstrasse Attinghausen über Bahnlinie, Reuss und Autobahn prüfen.
- Erschliessung ausbauen, wo dies für die zukünftige Entwicklung notwendig ist (ev. Prüfung Ausbau südliche Attinghauserstrasse bis Kreuzung Gurtenmundstrasse). Hierzu Erschliessungskorridore für allfällige, zukünftige Entwicklung sichern.

Freiraum

- Die Freiraumqualität bestimmende Strukturen und Elemente (Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäume, Gärten) erhalten und weiter fördern.
- Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Freiraum sichern und wo nötig verbessern: Fokus auf Bahnhof und Bahnhofstrasse; Nach Möglichkeit in Bezug auf Begrünung und Beschattung aufwerten, sowie weitere Wege parallel zur Bahnhofstrasse zu attraktiven öffentlichen Wegachsen aufwerten
- Harmonische Siedlungsränder: Grünstrukturen und natürliche Übergänge am Siedlungsrand erhalten bzw. fördern, wo diese nicht vorhanden sind.
- Grosse Grünflächen/Siedlungstrennräume langfristig erhalten.



Abb. 27: Ausschnitt Syntheseplan

2.6. Bahnhof West

Siedlung

Siedlungs-
entwicklung

Die Erstellung der Bahnlinie und des Bahnhofs 1881 waren Startpunkt für die moderne Siedlungsentwicklung im Gebiet, welche auf der Westseite mit Bahninfrastruktur und Gewerbe erfolgte. Die Bebauung dehnte sich in den 1920er Jahren weit nach Süden aus und besetzte schon die Fläche wie sie in der Landeskarte 1973 (Abb. 28) dargestellt ist. Die beiden Getreidemagazine an der Bahnlinie von 1912/13 stehen unter Denkmalschutz und sind heute Teil der Arbeitszone Werkmatt. In den 1970er Jahren wurde die Autobahn fertiggestellt. Während dieser Zeit entstanden weitere Gewerbebauten im Gebiet Bahnhof und entlang der Seedorferstrasse, um die Jahrtausendwende wurden Bauten direkt am Bahnhof zurückgebaut. Nördlich der Seedorferstrasse erfolgte eine kleinere Siedlungsentwicklung ab den 1960er Jahren. Die ARA ging 1964 in Betrieb.

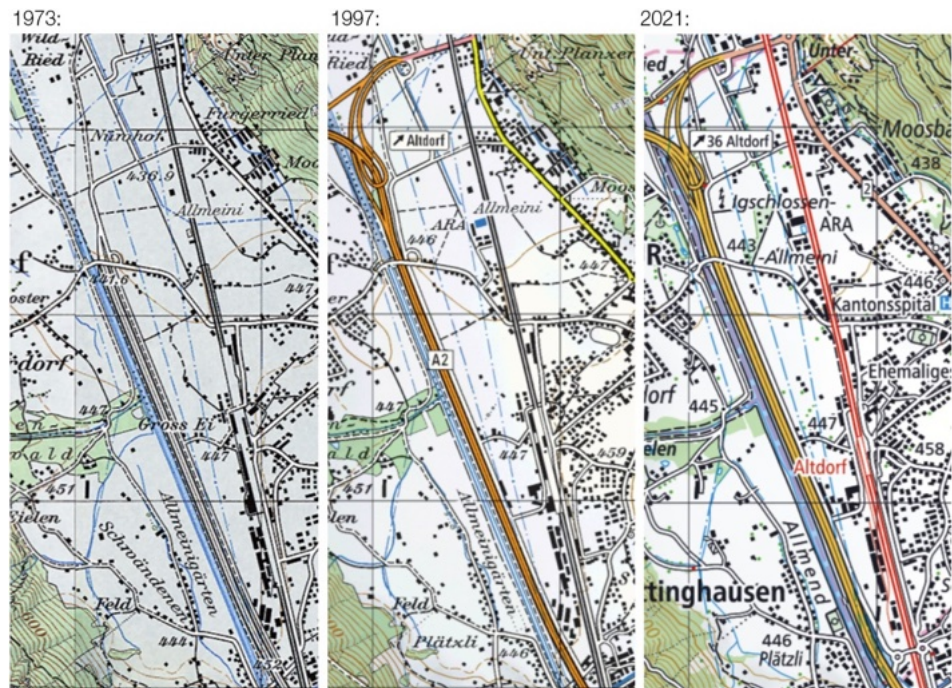


Abb. 28: Siedlungsentwicklung Bahnhof West, Landeskarten 1:25'000

ESP Werkmatt,
Kantonsbahnhof

Für den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Werkmatt/Eyschachen wurde 2014 eine Sondernutzungsplanung erarbeitet. In Abstimmung mit dem Kantonsbahnhof soll hier auf einer Arealfläche von rund 12 ha ein Arbeits- und Industrieschwerpunkt entwickelt werden.



Abb. 29: Visualisierung Entwicklungsschwerpunkt Werkmatt/Eyschachen

Die Bahnhofsgebäude sowie die drei Neubauten auf der Westseite der Reussacherstrasse stehen in der Bahnhofszone (violett). Im Norden schliessen westlich davon Gewerbezone (lila) sowie kleine Flächen Wohn- und Gewerbezone WG2/3 an, welche in die Landschaft greifen. Die Geometrie und Erschliessung der Gewerbezone Ey ist bezüglich landschaftlicher Eingliederung und flächeneffizienter Nutzung ungünstig. Aus raumplanerischer Sicht ergeben eine Flächenumlegung und räumliche Konzentration viele Vorteile.

Südlich des Bahnhofs liegen grosse Flächen in den Industriezonen 1 (Kornrüti, hellblau) und 2 (Werkmatt/Eyschachen, dunkelblau). Letztere ist *«für industrielle und gewerbliche Betriebe sowie für Dienstleistungsbetriebe mit hoher Wertschöpfung bestimmt. Betriebe mit hohem Flächenbedarf pro Arbeitsplatz und Betriebe mit grossen Immissionen sind nicht zulässig»*.

Im Norden befindet sich eine kleine Gewerbezone zwischen Seedorferstrasse und Bahnlinie. Mit etwas Abstand dazu liegt die ARA in der öffentlichen Zone und westlich davon die Schrebergärten in der Landwirtschaftszone. Die an der Seedorferstrasse aufgereihten EFH sind der «Wohnzone im Landschaftsgebiet» (WL) zugewiesen. Südlich steht der ehemalige Hangar in einer öffentlichen Insel-Bauzone.

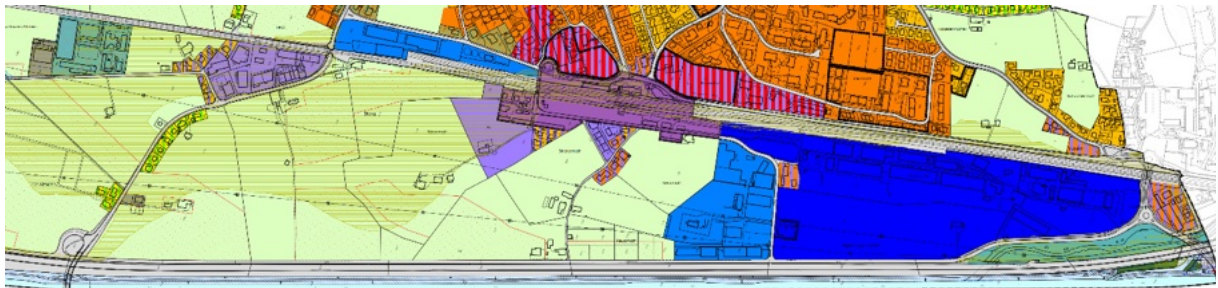


Abb. 30: Zonenplan

Die Industriezone 1 ist grossflächig mit den Anlagen und Lagerflächen des Entsorgungs- und Recyclingbetriebs besetzt. In der Industriezone 2 (Werkmatt) prägen nach wie vor die alten Lagergebäude das Bild. Die beiden höchsten Gebäude sind 35 m hoch. Die Zone bildet den Kern des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts für Gewerbeansiedlungen. Im Süden haben sich vereinzelt neue Gewerbebetriebe angesiedelt. Der grösste Teil der Industriezone 2 ist noch ungenutzt. Zwischen den beiden Industriezonen befinden sich zwei ältere MFH in der WG3. Der schmale Streifen zwischen Reussacherstrasse und Bahnlinie dient als Umschlag- und Lagerfläche. Die Gewerbe- und Mischflächen beim Bahnhof sind kleinstrukturiert. Die Mischzonen WG2/3 sind grösstenteils mit EFH mit reiner Wohnnutzung bebaut.

Mit der Entwicklung des Kantonsbahnhofs begann die Transformation der Bahnhofzone West zu einer modernen Zentrumszone. Bisher wurden drei Büro- und Wohngebäude mit bis zu 7 Geschossen und 22 m Höhe erstellt.

Die Gewerbezone an der Seedorferstrasse ist sehr dicht und mehrheitlich mit niedrigen Gewerbehallen bebaut. In der angrenzenden WG2 und WL stehen mehrheitlich ältere EFH (1960er) mit Satteldach.

Nutzungen, Struktur,
Dichte



Abb. 31: Ansicht Bahnhofzone West und Gewerbezone Ey (Landwirtschaftsfläche)

Reserven

Die Industriezonen beim Bahnhof bieten grosse Flächenreserven, wobei die grössten Flächen in der Industriezone 2 (Werkmatt) für strategische Ansiedlungen des Kantons reserviert sind. Das Entwicklungsgebiet des Areals ist sehr gross und hat im Falle eines plötzlichen Entwicklungsschubs grosse Auswirkungen auf die Gemeinde (Verkehrsaufkommen, Arbeitsplätze, Wohnungsnachfrage, etc.).

Die Gewerbezone Ey mit einer Fläche von rund 1.8 ha ist noch ungenutzt. Aus Gemeindesicht ist es wichtig, dass unter diesen Reserven auch Flächen für kommunale Gewerbebetriebe verfügbar werden.



Abb. 32: Blick von Norden auf Industriezone 2, Werkmatt/Eyschachen

Siedlungsqualität

Aus städtebaulicher Sicht steht v.a. die Reussacherstrasse als offizieller Zugang zum Kantonsbahnhof im Fokus. Aktuell entspricht sie funktional wie gestalterisch einer Industriestrasse. Um der neuen Bedeutung des Bahnhofs gerecht zu werden, muss sie stark aufgewertet und v.a. beim Bahnhof zur repräsentativen Adresse mit attraktivem Aussenraum entwickelt werden. Wichtig ist auch eine attraktive Fussgänger-Verbindung zur Werkmatt, so dass von der günstigen ÖV-Anbindung profitiert wird. Aufgrund ihrer strategischen Bedeutung werden an die bauliche Entwicklung in der Werkmatt hohe Ansprüche gestellt. Die Anforderungen sind über den Quartiergestaltungsplan geregelt.

Potenzial Innenentwicklung

In den bereits bebauten Flächen besteht kaum oder nur wenig Entwicklungspotenzial. Insbesondere ist eine Ausdehnung der Wohnnutzung in den peripheren Bauzonen sowie neben der Industriezone aufgrund Nutzungskonflikten nicht zweckmässig.

Verkehr und Mobilität

WOV

Mit Erstellung der WOV werden die Arbeitszonen optimal an das Siedlungsgebiet Bürglen und Altdorf Ost angeschlossen. Zudem erhält das Gebiet einen direkten Autobahnanschluss (Halbanschluss in Richtung Norden).

Strassennetz

Das Gebiet ist über die Industriestrasse gut an die Autobahnanschlüsse im Norden sowie an das Kantonsstrassennetz (und zukünftig die WOV) im Süden angebunden. Die Bauzonen im Norden sind über die Seedorferstrasse für den MIV gut erschlossen. Der Strassenquerschnitt der Reussacherstrasse ist hinsichtlich ihrer zukünftigen Funktion knapp bemessen, Radstreifen fehlen.

Fuss-/Veloverkehr

Mit Ausnahme des Radwegs, welcher von den beiden Kreiseln im Süden zur Werkmattstrasse führt, ist die Verkehrsqualität für den Fuss- und Veloverkehr auf den meisten Strassenabschnitten ungenügend. Radstreifen sind nicht vorhanden, Trottoirs sind lückenhaft und als Fussverbindung wenig attraktiv. Im Norden plant der

Kanton entlang der Seedorferstrasse einen neuen, getrennt geführten Radweg. Die Werkmatt ist über attraktive Wege optimal an den Bahnhof anzubinden, damit die Lagegunst für nachhaltige Mobilität möglichst gut genutzt werden kann. Dies ist auch über die Bahnlinie zu den Wohnzonen Steinmatt zu prüfen.

Mit der Aufwertung zum Kantonsbahnhof hat das Gebiet eine sehr gute ÖV-Erschliessung mit guten Zugs- und Busverbindungen erhalten. Um als Verkehrsdrehscheibe zu funktionieren, sind optimale Umsteigebeziehungen und ein gutes Parkplatzangebot für Velos und Autos notwendig. Die notwendigen Flächen sind zu sichern. Das Gebiet entlang der Seedorferstrasse ist mit der Bushaltestelle Allmend erschlossen.

ÖV

Die Erschliessung der Gewerbezone Ey führt über die Bahnhofzone, die Raumverhältnisse sind eng und für die Lkw-Anlieferung ungünstig. In der heutigen Form dürften die Nutzungsmöglichkeiten der Gewerbezone beschränkt sein. Bei den Industriezonen erfolgt die Erschliessung direkt ab dem übergeordneten Strassennetz.

Quartier-erschliessung

Park+Rail PP beim Bahnhof (63) mit Elektroladestationen.

Öffentliche PP

Freiraum

Nördlich der Gewerbezone ist die Landschaft westlich der Bahnlinie, abgesehen von den Kleinbauzonen an der Seedorferstrasse, noch weitgehend intaktes Landwirtschaftsland. Dieser Zustand ist unbedingt zu erhalten, um eine grossräumige Zersiedelung im Talboden zu verhindern. Die Landwirtschaft prägt das Landschaftsbild und ist aus ökologischer Sicht wenig vielfältig. Es fehlen insbesondere Gehölzstrukturen.

Landschaft

Auch in den Bauzonen sind Grünstrukturen und Gehölze selten. Die Sondernutzungsplanung Werkmatt sieht Grünstrukturen und Freiflächen vor. Zur Schaffung eines attraktiven Arbeitsplatzgebietes sollten diese frühzeitig in guter Qualität erstellt und nach Norden bis an die Siedlungsgrenze geführt werden.

Bauzonen

Der Aussenraum beim neuen Kantonsbahnhof ist grossflächig versiegelt, der Aussenraum rein funktional gestaltet. Die Freiraumqualität vermag den Ansprüchen der Adresse nicht zu genügen und ist in der weiteren Entwicklung zu optimieren.

Öffentlicher Freiraum

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonsbahnhof mit Zentrumsfunktion, sehr gute ÖV Anbindung – Sehr gute Anbindung ans übergeordnete Strassennetz – Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt mit ausgezeichnetem Arbeitsplatz- und Wertschöpfungspotenzial 	SWOT
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung Bahnhof und Gewerbezone Ey unterdimensioniert – Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ungenügend/unattraktiv – undefiniertes Ortsbild und ungenügende Freiraumqualität am Bahnhof 	
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Kantonsbahnhof als Verkehrsdrehscheibe; Lagegunst für hohen ÖV-Anteil und nachhaltige Mobilität nutzen – Entwicklungspotenzial Werkmatt; Ganzes Gebiet (inkl. Bahnhof) als kant. Wirtschaftsstandort etablieren – Qualitätsvolle Siedlungsentwicklung, das Gebiet zu einer Adresse mit nationaler Ausstrahlung entwickeln – Gewerbezone Ey für kommunale Gewerbebedürfnisse entwickeln – Direkter Autobahnanschluss durch WOV 	
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrszunahme durch WOV und Entwicklungsschub beim Bahnhof und den Gewerbe-/Industriezonen 	

- Arbeitszonen bleiben langfristig reserviert; Keine Flächen für regionalen Bedarf (KMU's) verfügbar
- Sehr schnelle Entwicklung Werkmatt überlastet Infrastruktur
- Fortschreitende Zersiedlung, Verlust der grossen Grünflächen im Talboden
- Erschliessung der Entwicklungsflächen Bahnhof und Gewerbezone Ey ungenügend

Strategie- und Handlungsansätze

Siedlung, Nutzung

- Entwicklungsschub Kantonsbahnhof und Werkmatt nutzen, um einen kantonalen Nutzungs- und Siedlungsschwerpunkt zu etablieren und das Gebiet nachhaltig zu entwickeln.
- Gebiet am Bahnhof als modernen Zentrumsraum mit hoher städtebaulicher Qualität und eigener Identität entwickeln. Erste Bautiefe entlang der Reussacherstrasse der Bahnhofzone zuweisen und entsprechend entwickeln. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten ist zur Industriezone ein Bautiefe Abstand einzuschalten (Gewerbezone). Für das Gebiet zwischen Bahnhof und Werkmatt eine Vision erstellen. Der Fokus liegt dabei weiterhin auf Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung.
- Arrondierungen der Gewerbezone Ey prüfen, um eine optimale Nutzung zu ermöglichen.
- Arbeitszonenflächen für kommunale gewerbliche Bedürfnisse verfügbar machen.
- Keine Siedlungserweiterungen nördlich der Gewerbezone Ey zulassen. Bei den Bauzonen an der Seedorfstrasse sind Nutzungsintensivierungen zu vermeiden.

Mobilität

- Das Potenzial des Kantonsbahnhofs als übergeordnete Verkehrsdrehscheibe nutzen. Gute Erreichbarkeit, gute Umsteigebeziehungen und ausreichende Parkierungsflächen sichern.
- Die guten Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität gezielt nutzen. Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen im Bereich des Bahnhofs.
- Fuss- und Veloverkehrsnetz stark aufwerten und ausbauen. Möglichst attraktive Verbindung der Werkmatt zum Bahnhof und den Wohnzonen auf der Ostseite ermöglichen.
- Direkte Fusswegverbindung zwischen Wohnzonen und Werkmatt über Bahnlinie prüfen.
- Erschliessung ausbauen, wo dies für die zukünftige Entwicklung notwendig ist: Gewerbezone Ey, Reussacherstrasse.

Freiraum

- Keine zusätzliche Siedlungsentwicklung in die Landwirtschaftsflächen.
- Förderung der landschaftlichen Vielfalt (u.a. mit Gehölzstrukturen) sowie der Biodiversität
- Öffentlichen Freiraum beim Bahnhof, entlang der Reussacherstrasse und in der Werkmatt attraktiv gestalten und mit ausreichend Grünstrukturen und -flächen ausstatten.
- Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Freiraum verbessern: Fokus auf Aussenraum Bahnhof, Strassenräume und Umsetzung Bebauung Werkmatt.

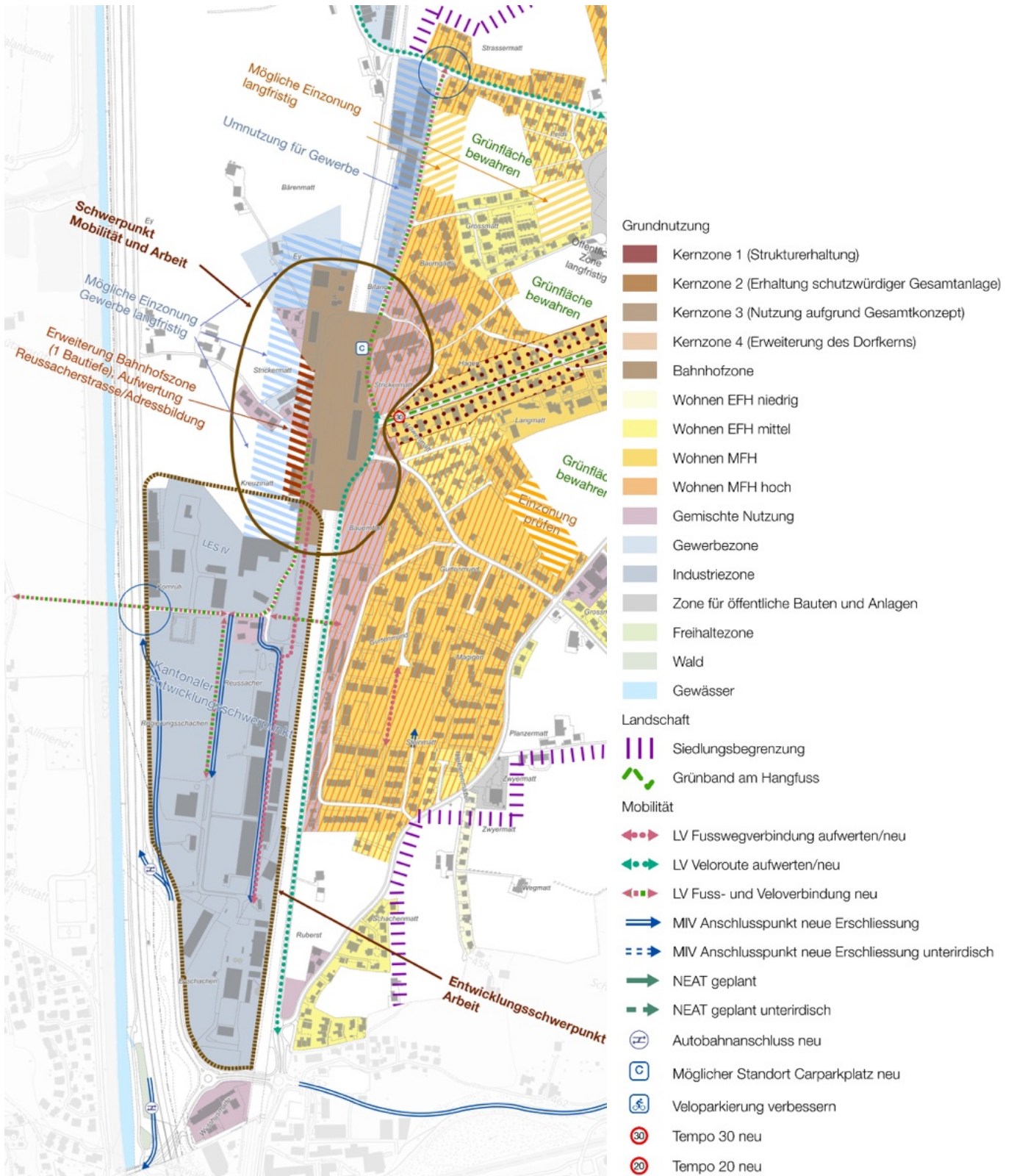


Abb. 33: Ausschnitt Syntheseplan

2.7. Altdorf Süd

Siedlung

Siedlungs-
entwicklung

Bereits um die 19. Jahrhundertwende ist im Gebiet Altdorf Süd ein feinmaschiges Erschliessungsnetz erkennbar. Bis in die 1960er Jahre säumten Einzelhöfe die Strassen. Um 1970 sind Reihentwicklungen entlang von diesen Erschliessungsachsen erkennbar, namentlich im Bereich Schachengasse, Schächenwaldstrasse, Weltigasse, Gründligasse, Attinghauserstrasse. 25 Jahre später wurde das Gebiet im Bereich Zumbrunnenweg und Muosergasse baulich ergänzt. Ab dem 20. Jahrhundert entwickelten sich die Gebiete weiter, sodass heute im Bereich der Welti- und Gründligasse ein zusammenhängendes Quartier entstanden ist. Als letztes Quartier wurde das Gebiet Allenwindenweg entwickelt.

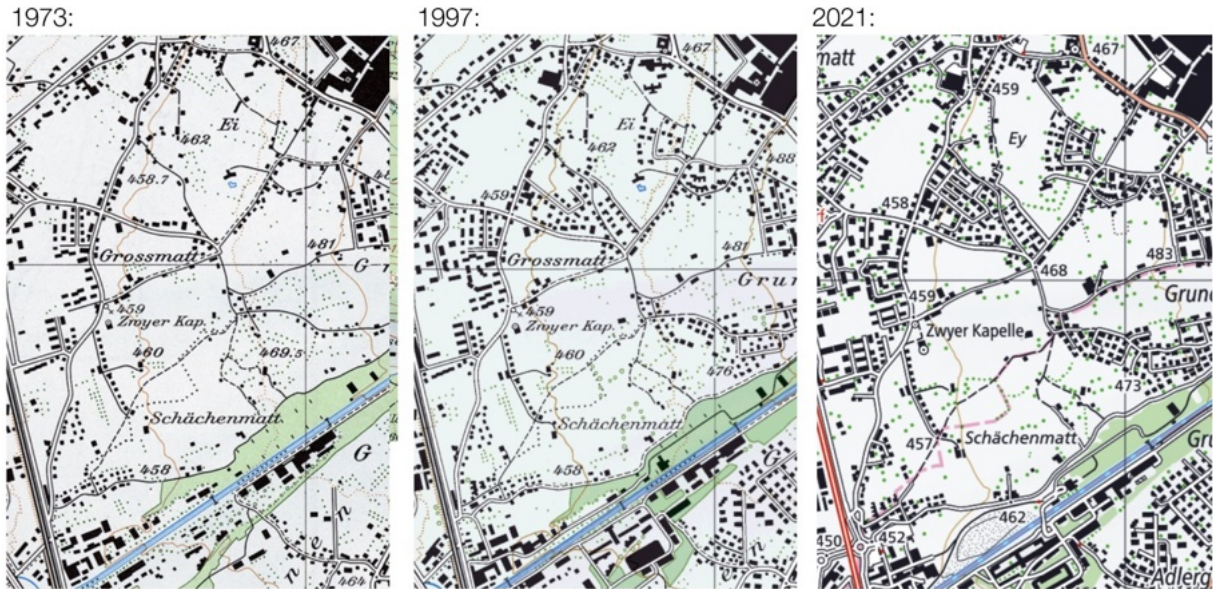


Abb. 34: Siedlungsentwicklung Altdorf Süd, Landeskarten 1:25'000

Zonenplan

Der Ortsteil dient der Wohnnutzung. So befinden sich die meisten Grundstücke in W2 Zonen. Vereinzelt sind Gebiete der WL, W3, WG3 oder der öffentlichen Zone (Katholische Kirche Bruder Klaus) zugeordnet.

Struktur, Dichte

Der Ortsteil ist vollständig bebaut. Von der Typologie sind ein- und zweigeschossige Bauten mit Satteldach vorherrschend. Vereinzelt besteht bei Bauten aufgrund des Alters Erneuerungsbedarf. Die Dichte ist aufgrund des Lagepotenzials gut. Neuere Entwicklungen sind in der höheren Dichte gut zu erkennen und schöpfen das Nutzungspotenzial aus. Gut erkennbar durch Flachdächer und Reihenstrukturen.



Abb. 35: Ansicht Richtung Süden, Schachengasse in Bildmitte



Abb. 36: Ansicht der Stoffelmatte von Westen

Die gute Durchgrünung mit dem Bezug zu den Landschaftsfenstern ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal des Gebietes. Siedlungsqualität

Nutzungen

Der Nutzungsschwerpunkt ist Wohnen. Entlang der Attinghauserstrasse befindet sich die Kirche Bruder Klaus, eine Bäckerei, ein Gastrobetrieb und kleinere Gewerbeflächen. Nutzungsverteilung, Nahversorgung

Verkehr und Mobilität

Attinghauserstrasse, Welti- und Gründligasse bilden das Erschliessungsrückgrat, wobei das Befahren der beiden letzteren Strassen nur für Anwohnende erlaubt ist. Hauptnetz, Öffentliche PP
Auf der Attinghauserstrasse und der Weltigasse gilt Tempo 40, auf der Gründligasse gilt Tempo 30. Die Strassenquerschnitte sind relativ schmal. Es gibt keine Radstreifen. Parkplätze gibt es bei der Kirche Bruder Klaus (20).

Im Gebiet liegen die Bushaltestellen Ruberst/Neuland, Steinmattstrasse und Pro Familia mit regelmässigen Verbindungen in alle Richtungen. Die beiden letzteren sind als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet. Das Gebiet im Bereich Allenwinden ist ausserhalb des 300 m Erschliessungssperimeters des öffentlichen Verkehrs. ÖV

Die Quartiererschliessungstrassen sind knapp dimensioniert und an der Kapazitätsgrenze. Grundsätzlich ist die Verbindung von der Attinghauser- an die Gottwardstrasse durch den Ortsteil nicht aufgrund des Fahrverbots nicht möglich. Quartiererschliessung

Das engmaschige Wegnetz bietet eine gute Ausgangslage für die Fuss- und Velomobilität. Radstreifen gibt es auf keiner Erschliessungsstrasse. Fuss-/Veloverkehr



Abb. 37: Ansicht von Süd auf Weltigasse (links) und Gründligasse (rechts)

Freiraum

Der Ortsteil ist von grossen Freiräumen (Landschaftsfenstern), welche landwirtschaftlich genutzt werden, umgeben. Im Norden liegt das Gebiet Ey, welches die Seilergasse mit vielen schönen Strukturen und grossem Baumbestand umsäumt. Im Osten liegt das Gebiet Dietlen entlang der Kreuzgasse und im Süden die grosse Trennfläche zwischen dem Siedlungsgebiet von Altdorf und Bürglen. Auch hier gibt es bemerkenswerte Grünstrukturen und Baumbestände. Im Gebiet Zwyermatte liegt eine Grundwasserschutzzone. Im Vergleich zum Altbestand nehmen neuere Bauten wenig Rücksicht auf die bestehende Landschaft im Bereich des Siedlungsrandes. Entlang der Attinghauserstrasse und der Weltigasse gibt es keine strassenbegleitende Begrünung. Im Siedlungsgebiet gibt es zurzeit noch einen hohen Grünflächenanteil, welcher durch bauliche Verdichtung unter Druck geraten könnte. Landschaft, Grünräume

Nennenswert sind die beiden neu geschaffenen Freiräume im Quartier Allenwinden. Öffentlicher Freiraum

SWOT

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none">– Ruhiges Wohnquartier eingebettet zwischen Landschaftsfenster– Dichtes Wegnetz in Form von Gassencharakter– Durchgrünung
Schwächen	<ul style="list-style-type: none">– Siedlungskörper und Landschaft zerschnitten (Zersiedelung)– Keine Nahversorgung und niedriges Nutzungsangebot aufgrund reiner Wohnnutzung– Wenige öffentliche Freiflächen– Schlechte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr– Schmale Quartierstrassen und beschränkte MIV-Kapazitäten– Harte Übergänge zwischen Landschaft und Siedlung
Chancen	<ul style="list-style-type: none">– Innenentwicklungspotenziale vorhanden– Zusätzliche Nutzungen möglichst autoarm, um das Potenzial für nachhaltige Mobilität auszuschöpfen– Aufwertung Siedlungsränder und Schaffung von öffentlichen Freiflächen bei baulichen Veränderungen
Risiken	<ul style="list-style-type: none">– Verlust an Grünfläche und Bäumen durch Innenentwicklung– Verkehrszunahme durch Innenentwicklung

Strategie- und Handlungsansätze

Siedlung, Nutzung

- Erhalt der Siedlungs- und Wohnqualität sowie des Quartiercharakters mit hohem Grünanteil.
- Nutzungsdichte bewahren; bauliche Erneuerung im geltenden Rahmen zulassen, aber nicht intensivieren.

Mobilität

- Verkehrsqualität für Fuss- und Veloverkehr in den Quartierstrassen und Gassen bewahren und weiter fördern. MIV-Verkehrsaufkommen im Quartierinnern möglichst plafonieren.
- Engmaschiges Wegnetz erhalten, Lücken schliessen.

Freiraum

- Erhalt aller Landschaftsfenster mit bestehenden Qualitäten und wertvollen Grünstrukturen (Bäume)
- Freiflächen bei grösseren Überbauungen einfordern
- Freiraumgestaltung und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Freiraum sichern und wo nötig verbessern
- Harmonische Siedlungsränder: Grünstrukturen und natürliche Übergänge am Siedlungsrand erhalten bzw. fördern, wo diese nicht vorhanden sind.

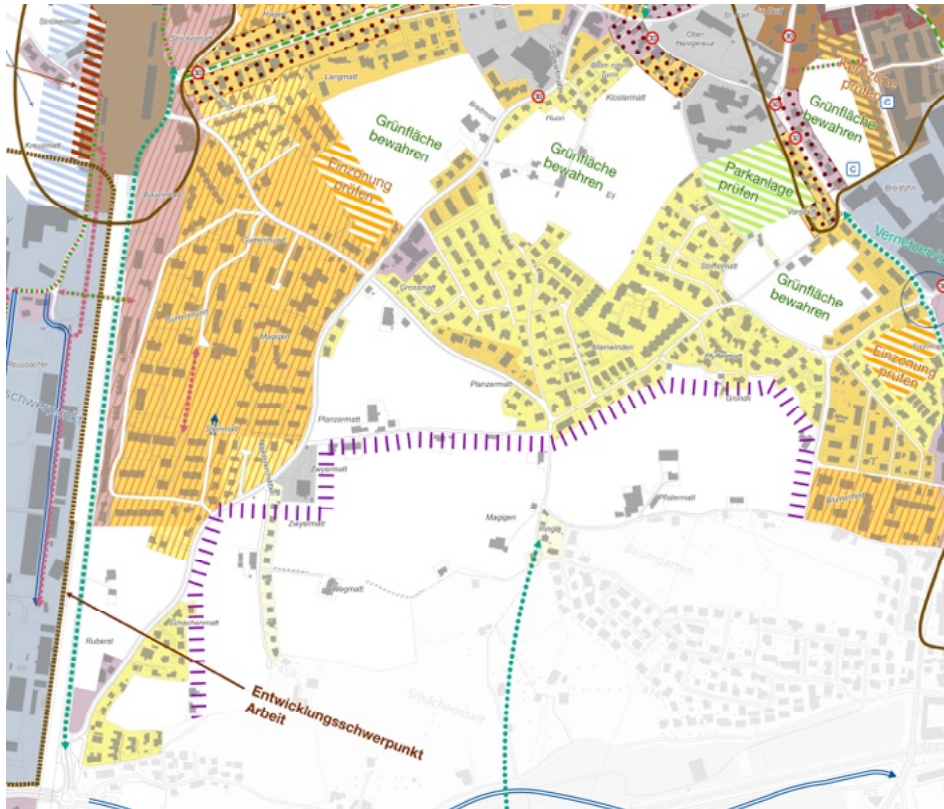


Abb. 38: Ausschnitt Syntheseplan

Grundnutzung

- Kernzone 1 (Strukturerhaltung)
- Kernzone 2 (Erhaltung schutzwürdiger Gesamtanlage)
- Kernzone 3 (Nutzung aufgrund Gesamtkonzept)
- Kernzone 4 (Erweiterung des Dorfkerns)
- Bahnhofzone
- Wohnen EFH niedrig
- Wohnen EFH mittel
- Wohnen MFH
- Wohnen MFH hoch
- Gemischte Nutzung
- Gewerbezone
- Industriezone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Freihaltezone
- Wald
- Gewässer

Landschaft

- Siedlungsbegrenzung
- Grünband am Hangfuss

Mobilität

- LV Fusswegverbindung aufwerten/neu
- LV Veloroute aufwerten/neu
- LV Fuss- und Veloverbindung neu
- MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung
- MIV Anschlusspunkt neue Erschliessung unterirdisch
- NEAT geplant
- NEAT geplant unterirdisch
- Autobahnanschluss neu
- Möglicher Standort Carparkplatz neu
- Veloparkierung verbessern
- Tempo 30 neu
- Tempo 20 neu

2.8. Eggberge

Siedlung

Siedlungs-
entwicklung

Als 1954 die Luftseilbahn eröffnet wurde, standen vereinzelte landwirtschaftlich genutzte Bauten auf den Eggbergen. Bis in die 1970er Jahre sind vor allem Gebäude in der Nähe der Bergstation entstanden. Später hat sich die Entwicklung nach Osten ausgeweitet und auf fünf auseinanderliegende Baugebiete konzentriert.



Abb. 39: Siedlungsentwicklung Eggberge, Landeskarten 1:25'000

Zonenplan

Die meisten Grundstücke befinden sich in der Wohnzone Eggberge (WE). Die Gebäude bei der Bergstation und weitere sechs Gebäude befinden sich in der Wohn- und Gewerbezone Eggberge (WGE). In dieser Zone sind neben Wohnbauten auch Nutzungen für den Tourismus und öffentliche Zwecke zulässig. Dazwischen befinden sich vereinzelt kleinere Freihaltezonen und die Landwirtschaftszone. Überlagerte Zonen gibt es im Bereich des Landschaftsschutzes, der Grundwasserschutzzone und der Zone für Wintersport.

Struktur, Dichte

Die Siedlungsstruktur besteht aus kleinen Solitärbauten auf grossen Grundstücksflächen. Die Gebäude sind in der Materialisierung (Holz, Verputzt) und in der Typologie (Satteldach, ein- oder zweigeschossig mit Dachgeschoss) ähnlich.

Reserven

Rund 20 Grundstücke sind noch unbebaut und bilden innere Reserven.



Abb. 40: Ansicht Ober Eggberg



Abb. 41: Ansicht Unter Eggberg bei Bergstation

Siedlungsqualität

Die Gebäude samt Umschwung fügen sich in die Landschaft ein.

Nutzungsverteilung

Nutzungen

Die Nutzungen beziehen sich auf ein attraktives Tourismus- und Freizeitangebot (Wandern und Biken). Neben der Bergstation und dem Skilift gibt es Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten, einen Spielplatz mit Aufwertungspotenzial und die Marienkapelle. Rund 80 Personen wohnen dauerhaft im Gebiet Eggberge. Viele Gebäude werden als Ferienwohnungen genutzt.

Neben dem Gastroangebot gibt es einen kleinen Hofladen. Einkaufsmöglichkeiten gibt es nicht. Nahversorgung

Verkehr und Mobilität

Das Gebiet ist durch die Luftseilbahn erschlossen, welche rund alle 30 Minuten fährt. Eine Zubringerstrasse (befahrbar mit Spezialbewilligung) erschliesst das Gebiet. Bis auf wenige Transportfahrten und den landwirtschaftlichen Unterhalt ist das Gebiet frei von motorisiertem Verkehr. Die einzelnen Baugebiete sind durch eine Kiesstrasse miteinander verbunden. Das Gebiet ist ein beliebtes Naherholungsgebiet für Wanderungen und Biketouren. Erschliessung

Freiraum

Das Gebiet liegt auf einer nach Südwesten gerichteten Geländeterrasse auf 1500 m.ü.M. Die Landschaft dominiert das Erscheinungsbild. Sie wurde als Landschaftsschutzgebiet erfasst und ist sogar im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) eingetragen. Zwischen Weiden befinden sich kleine Baugebiete, welche mit bestockten Flächen durchzogen sind. Landschaft und Durchgrünung

SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> – Intaktes Naherholungs- und Freizeitgebiet, Aussicht – Landschaftlich wertvoll – Gute Erschliessung durch die Luftseilbahn – Kein motorisierter Verkehr (Ausnahme Spezialtransporte und landwirtschaftlicher Unterhalt), Ruhe 	SWOT
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieb Luftseilbahn ist abhängig von Wetterlage (Föhn/Gewitter) – Zersiedelung 	
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – Erhaltung einer intakten und unversehrten Kulturlandschaft – Ausbau des ganzjährigen touristischen Angebots – Erhöhung der Besucherzahlen – Ausbau der touristischen Angebots und der Infrastruktur bei der Talstation. 	
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> – Besuchereintrich in wärmeren Wintern; Einstellung Skiliftbetrieb und Angebotsabbau – Forderung nach Ausbau Erschliessungsstrassen und Lockerung der Zufahrtsrechte; – Nutzungsintensivierung gefährdet die bestehenden Qualitäten (Landschaft, Ruhe, etc.) – Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten (Sommer/Winter); Verkehrsüberlastung bei der Talstation 	

Strategie- und Handlungsansätze

- Baugebiete bewahren; In den bestehenden Bauzonen zeitgemässe Erneuerung und Entwicklung nach geltendem Recht zulassen. Siedlung, Nutzung
- Moderate Angebotserweiterungen für den Tourismus bei ausgewiesenem Bedarf zulassen, sofern dies landschaftsverträglich ist.
- Erhalt der autofreien Siedlung und der bestehenden Zufahrtsregelung. Mobilität
- Die Bewahrung der Landschaft und ihrer Qualitäten (Landschaftsbild, Grünstrukturen, Biodiversität, Naherholungsfunktion, etc.) haben oberste Priorität. Landschaft

Syntheseplan



Abb. 42: Ausschnitt Syntheseplan

Grundnutzung

Wohnen EFH niedrig

Gemischte Nutzung

Wald