

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Arbeitsgruppe Velo Uri	Hauptbericht	allgemein	Bei der Ausarbeiten des Knoten Rossgiessen müssen die Bedürfnisse der Velofahrenden besser berücksichtigt werden.	Wir haben den Eindruck, dass bei der Ausarbeitung des Knoten Rossgiessen ein zu starkes Augenmerk auf die Autofahrenden gelegt wurde. Das Projekt, so wie es heute daher kommt, bringt für Velofahrende Verschlechterungen. Wir beantragen daher, das Projekt so anzupassen, dass es zu keinen Verschlechterungen für Velofahrende kommt.	Annahme	Der Veloverkehr wird bei der Erstellung des Kreisels integral betrachtet. Mit dem Kreisel wird eine Netzlücke geschlossen
Arbeitsgruppe Velo Uri	Hauptbericht	allgemein	Der Umsetzung des Radwegkonzepts ist eine höhere Priorisierung einzuräumen.	Etlliche Massnahmen aus dem Radwegkonzept sind als Priorität "B" eingestuft. Sie müssen in der Priorisierung auf Priorität "A" aufgestuft werden, damit das Velofahren attraktiver wird und schneller seinen Beitrag für eine nachhaltige Verkehrserschliessung des Unteren Urner Reusstals leisten kann.	keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)
Arbeitsgruppe Velo Uri	Hauptbericht	allgemein	Ein Veloweg von Schattdorf nach Altdorf (Bahnhof, Ringligasse) muss konkret vorgesehen werden.	Die schon seit langer Zeit diskutierte und wichtige Veloverbindung von Schattdorf nach Altdorf (Bahnhof, Ringligasse) fehlt im vorliegenden Aggloprogramm. Es ist angezeigt, diese Verbindung nun konkret anzugehen und umzusetzen.	keine Annahme	Die Velomassnahmen im AP4G umfassen ausreichend konkretisierte Projekte des Kantons, der Gemeinden (oder von anderen Massnahmenträgern). Die erwähnte Veloverbindung wurde im Rahmen des AP4G von der Gemeinde nicht als Massnahme angemeldet. Bei ausreichender Konkretisierung kann sie dies aber im Rahmen der nächsten Generation tun.
Arbeitsgruppe Velo Uri	Hauptbericht	allgemein	Den Gemeinden müssen verbindliche Vorgaben zur Ausarbeitung von kommunalen Velowegen gemacht werden.	Während dem der Kanton mit dem Radwegkonzept aufgezeigt hat, wie und wo er das übergeordnete Velowegnetz plant und stärken will, fehlt auf der kommunalen Ebene das Velowegnetz weitgehend. Das Agglomerationsprogramm mit den Trägern Kanton und Gemeinden ist sehr gut geeignet, um auch für die beteiligten Gemeinden verbindliche Vorgaben (qualitativ, zeitlich) für die kommunalen Velowege zu machen.	Kenntnisnahme	Mit der Umsetzung des kantonalen Radwegkonzepts wird die Veloinfrastruktur in der Agglomeration bereits substanziell verbessert. Wie und wo im Veloverkehr auch darüber hinaus noch Handlungsbedarf besteht, kann im nächsten Agglomerationsprogramm geprüft werden. Der Handlungsbedarf auf dem kommunalen Netz wird aktuell als weniger dringlich angesehen.
Arbeitsgruppe Velo Uri	Hauptbericht	allgemein		Wir begrüßen das Aggloprogramm 4 als gutes Instrument für eine Abstimmung von Verkehr und Siedlung über die Gemeindegrenzen hinweg.	Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	allgemein		Der Bauernverband stellt grundsätzlich folgende Forderungen, welche bei all den anstehenden Prozessen zur Umsetzung gelangen, mit in die Überlegungen einbezogen werden müssen: - Der Verlust von landwirtschaftlicher Nutzfläche muss möglichst verhindert werden. - Die Fruchtfolgeflächen dürfen nicht berührt werden. - Mögliche Verluste von landwirtschaftlicher Nutzfläche müssen anderweitig kompensiert werden. (Rückbau von befestigten Flächen, die nicht mehr der ursprünglichen Nutzung entsprechen) - Weitere Einzonungen von Wohn- und oder Gewerbebezonen sind zu unterlassen. Zuerst muss eine innere Verdichtung der Siedlung vollzogen werden.		Kenntnisnahme	Dies ist grundsätzlich gemäss Strategie S1 so vorgesehen. Der Richtplan bildet allerdings Grundlage für das AP. Die darin vorgesehenen Prozesse und Vorgaben können mit dem AP nicht übersteuert oder verändert werden.
Bauernverband Uri	Hauptbericht	4.3 Massnahmen Landschaft (S. 24)	Wenn in den Themen L3.1 Umsetzungsplan "Aufwertung Kulturlandschaft", L3.2 Erarbeitung Vernetzungskonzept und Detailplanung Wegevernetzung Erholungsgebiete erste Massnahmen diskutiert und geplant werden, ist der Bauernverband von Anfang in die Diskussion mit einzubeziehen.		Kenntnisnahme	Diese Massnahmen waren Bestandteil des AP3G und wurden zwischenzeitlich angepasst.
Bauernverband Uri	Hauptbericht	5.2 Siedlung, Bevölkerung und Beschäftigte (S. 32)	Der Bauernverband fordert, zuerst die eingezonten Reserveflächen zu bebauen und den Fokus auf die innere Verdichtung zu legen.	Bereits im Agglomerationsprogramm 3. Generation wurde erwähnt, dass zu viele Flächen und Grundstücke in den verschiedenen Zonen eingezont sind. Die Gemeinde Schattdorf verfügt über sehr grosse Reserven von Gewerbe- und Industrieland (RUAG Areal/Rossgiessen/etc.), die das Arbeitsplatzwachstum bei weitem überschreiten. Ebenfalls kann aus dem Richtplan entnommen werden, dass das prognostizierte Wachstum an Arbeitsplätzen in den bestehenden Gewerbe- und Industriezonen realisiert werden kann. Die Gemeinden Altdorf und Erstfeld haben durch die Bauzonenauslastung von mehr als 100 % die Möglichkeit weitere Einzonungen vorzunehmen. Der Bauernverband Uri lehnt in der aktuellen Situation die Einzonung weiterer Flächen ab.	Kenntnisnahme	Dies ist grundsätzlich gemäss Strategie S1 so vorgesehen. Der Richtplan bildet allerdings Grundlage für das AP. Die darin vorgesehenen Prozesse und Vorgaben können mit dem AP nicht übersteuert oder verändert werden.
Bauernverband Uri	Hauptbericht	5.7 Fazit Situations- und Trendanalyse (S. 71 und 72)	Bezüglich der landwirtschaftlich genutzten Grünfläche im Siedlungsgebiet ist das Empfinden von Bevölkerungsgruppen unterschiedlich. Die landwirtschaftlich genutzten Grünflächen im Siedlungsgebiet sind sehr wohl für die Bevölkerung zugänglich oder durchlässig. Sie müssen aber auch für die Landwirtschaft nutzbar sein und sollen auch nicht Spielplatz werden. Man darf sich ja auch mal am Wiesenrand einer Kuhherde erfreuen ohne diese betreten zu müssen.		Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Hauptbericht	5.7 Fazit Situations- und Trendanalyse (S. 71 und 72)	Übergänge von ökologischen Vernetzungen entlang der Zonengrenzen zur Landwirtschaftlichen Nutzfläche (LN) müssen innerhalb der eingezonten Flächen vollzogen werden. Die LN darf bei der Umsetzung der verschiedenen Projekt nicht berührt werden.		Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Hauptbericht	6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung (S. 85)	Der Satz muss folgendermassen formuliert werden: Die Erhaltung der Fruchtfolgeflächen FFF ist die Grundlage für die produzierende Landwirtschaft und leistet einen wichtigen Beitrag zur Ernährungssicherheit und pflegt die Kulturlandschaft.	Die Ernährungssicherheit der Urner Bevölkerung steht auch in Krisenzeiten an erster Stelle. Daher ist die Sicherstellung von Fruchtfolgeflächen (FFF) prioritär zu behandeln. FFF sind im Richtplan Uri einem besonderen Schutz unterstellt. Im Kapitel 6.2-2 "Sicherung Fruchtfolgeflächen" des kantonalen Richtplan heisst es klar, "Neueinzonungen von FFF für die Siedlungstätigkeit sind grundsätzlich nicht möglich".	Annahme	Der Satz wird sinngemäss angepasst.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Bauernverband Uri	Hauptbericht	7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung (S. 95)	Die landwirtschaftliche Nutzfläche darf in all den Strategien L1, L2, L3 nicht tangiert sein und ist bei Bedarf auf das grösst mögliche Minimum zu reduzieren.		Kenntnisnahme	In Strategie sinngemäss berücksichtigt (siehe L2). In konkreten Projekten sicherzustellen.
Bauernverband Uri	Hauptbericht	8.2 Handlungsbedarf Landschaftsentwicklung (S. 104)	Im Bereich Naturschutz und ökologische Vernetzung sind im Sinne der produzierenden Landwirtschaft "so viel wie nötig - so wenig wie möglich" in die zu erarbeitenden Konzepte als Grundgedanke zu berücksichtigen. Die Bevölkerung soll die Natur erleben dürfen. Negative Einwirkungen (z.B. Littering) müssen von Beginn weg eliminiert werden.		Kenntnisnahme	
Bauernverband Uri	Hauptbericht	9.2 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung (S. 107)	Bei der Erarbeitung des Landschaftsentwicklungskonzeptes will der Bauernverband Uri eine aktive Rolle einnehmen und Mitglied einer möglichen Arbeitsgruppe sein.		Annahme	Im Rahmen der Projektorganisation zu klären. Ergänzt in M-Blatt.
CVP Uri	allgemein		Für die Beurteilung der finanziellen Tragbarkeit der Massnahmen wird eine Gesamtübersicht der Investitionskosten benötigt.	Die CVP Uri vermisst im Hauptbericht jedoch eine Zusammenstellung der zu erwartenden Kosten. Die Gesamtsumme sämtlicher angedachter Investitionen dürfte sich über den Daumen gerechnet auf rund 61 Millionen Franken belaufen, wovon rund 39 Millionen Franken der Kanton Uri beisteuern müsste. Die involvierten Gemeinden müssten sich zudem mit unterschiedlichen Summen an den Massnahmen und Projekten beteiligen. Insbesondere Schattdorf müsste in den kommenden Jahren wohl gar einen zweistelligen Millionenbeitrag investieren. Für die CVP Uri ist klar, dass das Agglomerationsprogramm so gestaltet sein muss, dass die betroffenen Gemeinden und der Kanton die vorgesehenen Massnahmen letztlich auch bezahlen können. Für diese Beurteilung benötigt es jedoch eine Gesamtübersicht.	Annahme	In finaler Dokumentation ergänzt. Es wurden zudem nur Massnahmen ins AP URT 4G aufgenommen, die für die Gemeinden und den Kanton tragbar sind.
CVP Uri	allgemein		Abschluss von Programm-Zusatzvereinbarungen zwischen Kanton und Gemeinden zu den einzelnen Massnahmen.	Die CVP Uri schlägt der der Justizdirektion zudem vor, zu den einzelnen Massnahmenblättern der Gemeinden im Agglomerationsprogramm 4. Generation Programm-Zusatzvereinbarungen im Sinne von Anhängen zwischen Kanton und Gemeinden schriftlich zu fixieren. Die Anhänge werden jedoch als separate Dokumente nicht in die Berichte zum Agglomerationsprogramm integriert. In diesen sollen alle jene Erwägungen, Modalitäten, Absprachen und Absichten festgehalten werden, welche zwar nicht für den Bund von Interesse sind, jedoch für die Finanzplanungen des Kantons und der Gemeinden. Dadurch könnten auch Direktionen und Ämter, welche nicht direkt den Hauptbericht des Agglomerationsprogramms verantworten, eingebunden werden.	keine Annahme	Die Ausarbeitungen von einzelnen Zusatzvereinbarungen pro Massnahmenblatt würde einen übermässig hohen Mehraufwand bedeuten. Die Leistungsvereinbarung mit dem Bund wird als ausreichend angeschaut. Zudem werden die Massnahmen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden durch den jeweiligen Gemeinderat beschlossen. Damit verpflichten sich die Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms.
CVP Uri	allgemein		Die CVP Uri beurteilt das vorliegende Agglomerationsprogramm für das Untere Reusstal der 4. Generation grossmehrheitlich positiv. Es baut auf dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation, welches für den Kanton Uri grosse Meilensteine enthielt, auf und nimmt gegenüber dem Vorprogramm gewisse stringente Anpassungen vor. Die CVP Uri begrüsst, dass der Kanton Uri dank des Agglomerationsprogramms Bundesgelder geltend machen kann, welche mithelfen sollen, den Urner Talboden weiterzuentwickeln. Leider wurde jedoch auch festgestellt, dass mehrere Projekte und Massnahmen, welche bereits im Agglomerationsprogramm der 3. Generation vorgesehen gewesen wären, noch nicht umgesetzt worden sind oder derzeit mit juristischen Mitteln blockiert werden. Die CVP Uri ist jedoch überzeugt, dass die Agglomerationsprogramme helfen werden, das Potenzial des Kantons als Wohn- und Arbeitsregion besser auszuschöpfen.		Kenntnisnahme	
CVP Uri	allgemein		Die vorgesehenen Massnahmen und Projekte stellen für die Verwaltungen von Kanton und Gemeinden grosse Herausforderungen dar. Für die CVP Uri ist klar, dass die personellen Ressourcen vorhanden sein müssen, um das Agglomerationsprogramm wie geplant umzusetzen.		Kenntnisnahme	
CVP Uri	allgemein		Die vorhandenen Landwirtschaftsflächen im Urner Talboden sind rare Ressourcen. Die CVP Uri begrüsst daher die Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die damit verbundene Verdichtung. Für die CVP Uri ist zudem klar, dass die Fruchtfolgeflächen unantastbar bleiben müssen respektive dass es für verbaute Fruchtfolgeflächen stets Realersatz geben muss. Weiter darf es auch keine Einzonungen von Bauland auf Vorrat geben.		Kenntnisnahme	
CVP Uri	Hauptbericht	10.2 Finanzielle Tragbarkeit (S.112)	Die CVP Uri bemängelt, dass der Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm Urner Talboden 4. Generation keine Zusammenstellung über die finanziellen Konsequenzen enthält. Die Gesamtkosten ergeben sich lediglich, wenn man die zu erwartenden Kosten der einzelnen Massnahmen zusammenrechnet. Auch vermisst die CVP Uri im Hauptbericht Erläuterungen darüber, ob die zu erwartenden Kosten für die Gemeinden und den Kanton überhaupt tragbar sind. Die CVP Uri ist der Ansicht, dass der Hauptbericht eine entsprechende Übersicht über die finanzielle Situation ergänzt werden muss.		Annahme	In finaler Dokumentation ergänzt. Es wurden zudem nur Massnahmen ins AP URT 4G aufgenommen, die für die Gemeinden und den Kanton tragbar sind.
CVP Uri	Hauptbericht	3.2 Perimeter (S. 16)	Aussage korrigieren	Das Dorf Bauen liegt nicht am Ostufer des Urnersees, sondern am Westufer.	Annahme	
CVP Uri	Hauptbericht	4.1 Übersicht zum Umsetzungsstand AP 3G (S. 21)	Die CVP Uri regt an, auf dieser Seite nochmals die Terminologien bezüglich «Beschwerde» und «Einsprache» zu prüfen.		Annahme	Der Abschnitt wurde überprüft und aktualisiert.
CVP Uri	Hauptbericht	4.4 Massnahmen Verkehr (S. 29)	Für die CVP Uri ist das Radwegkonzept zu priorisieren, um den Kanton Uri für den langsameren Individualverkehr attraktiver und insbesondere auch sicherer zu machen.	Für die CVP Uri es unverständlich, dass die Umsetzung des Radwegkonzepts grossmehrheitlich auf die Jahre nach 2028 zurückgeschoben wird.	keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
CVP Uri	Hauptbericht	4.4 Massnahmen Verkehr (S. 29)	Die Teilmassnahme FV3.6-4 aus dem alten Agglomerationsprogramm wird nicht mehr weiterverfolgt respektive gestrichen. Grund dafür ist, dass eine Verbreiterung bei der SBB-Unterführung beim «Steinbruch» südlich von Erstfeld derzeit nur schwer realisierbar ist. Die CVP Uri würde es begrüßen, wenn die gefährliche Unterführung allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt verbreitert werden könnte.		Kenntnisnahme	Dies ist ggf. im Rahmen zukünftiger AP zu prüfen und eine Umsetzung ist auch ausserhalb des AP möglich.
CVP Uri	Hauptbericht	5.2.7 Entwicklungsschwerpunkte (S.42)	Die Darstellung auf Seite 42 zeigt, dass im Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden in Altdorf auch Wohnen möglich sein wird. Die CVP Uri zeigt sich darüber erstaunt, da bisher lediglich davon gesprochen wurde, den ESP als Standort für Dienstleistungen und Gewerbe zu etablieren.		Kenntnisnahme	Korrekt. Gemäss Richtplan so vorgesehen. Der ESP umfasst auch Teile östlich des Bahnhofs, wo Wohnen möglich ist.
CVP Uri	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 51)	Im Hauptbericht steht, dass mit der Realisierung der West-Ost-Verbindung die Gotthardstrasse in Schattdorf aus dem Kantonsstrassennetz entlassen wird. Dies stimmt so nicht und ist entsprechend im Hauptbericht zu verbessern.		Annahme	Gemäss Vereinbarung zw. der Gemeinde Schattdorf und dem Kanton bleibt die Gotthardstrasse im beschriebenen Abschnitt im Eigentum des Kantons.
CVP Uri	Hauptbericht	5.4.2 Öffentlicher Verkehr (S. 54)	Die CVP Uri regt an, anbei auch die Anbindungen des ÖV in Richtung Süden zu erwähnen. So bestehen auch regelmässige Verbindungen in die Zentren Bellinzona, Locarno und Lugano. Überdies gibt es regionale Bahnverbindungen in die Leventina.		Annahme	Die gute ÖV-Anbindung in Richtung Süden wurde aufgenommen
CVP Uri	Hauptbericht	5.4.4 Veloverkehr (S. 60)	Durch die Umsetzung des kantonalen Veloverkehrskonzepts sollen die grössten Schwachstellen im kantonalen Velowegnetz in den «nächsten Jahren» angegangen, heisst es im vorliegenden Entwurf des Agglomerationsprogramms. Die CVP Uri will diese Umsetzung jedoch nicht erst in den «nächsten Jahren» umsetzen, sondern «schnellstmöglich».		Kenntnisnahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)
CVP Uri	Hauptbericht	5.4.8 Nationale Planungen (S. 70)	Die Formulierung auf Seite 70 impliziert, dass es erst mit der Realisierung der neuen Neat-Zufahrtlinie eine befriedigende Lösung beim Kreisel Flüelen gibt. Der Urner Regierungsrat hat jedoch in seiner Antwort vom 9. Februar 2021 auf die Interpellation der Flüeler Landräte Matthias Steinegger und Ruedi Wyrsch aufgezeigt, dass eine Etappierung der Massnahmen vorgesehen und realisierbar ist. Dies gilt es entsprechend im Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm zu ergänzen.		Annahme	In beiden Dokumenten wird die Antwort des Urner Regierungsrats aufgenommen.
CVP Uri	Hauptbericht	5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse (S. 73)	Auf Seite 73 wird erwähnt, dass die guten Anbindungen in Städte wie Luzern, Zürich oder Zug Stärken des Urner Verkehrsangebots sind. Die CVP regt an, anbei auch auf die Verbindungen Richtung Bellinzona, Locarno oder Lugano hinzuweisen.		Annahme	
CVP Uri	Hauptbericht	6.5 Ziele der Verkehrsentwicklung (S. 86)	Die CVP Uri regt an, eine weitere Zielsetzung für die Verkehrsentwicklung explizit im Agglomerationsprogramm zu erwähnen: Das ÖV-Angebot im Agglomerationsgebiet muss auf die ÖV-Verbindungen in und aus den übrigen Regionen des Kantons sowie auf den Fernverkehr abgestimmt werden. Es ist von zentraler Bedeutung, dass auch die Einwohnerinnen und Einwohner ausserhalb des Agglomerationsgebiets ohne lange Wartezeiten auf Tellbus und Bahn etc. umsteigen können.		Annahme	Wird bereits in den Zielen berücksichtigt ("Ein dichtes und zuverlässiges ÖV-System sorgt...") .
CVP Uri	Hauptbericht	7.1 Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung (S. 93)	Die CVP Uri regt an, dass in einigen Gemeinden auch geprüft werden müsste, in den Erdgeschossen vermehrt Garagen zuzulassen, damit die Zentren wenigstens teilweise von parkierenden Autos befreit würden. Denn es dürfte illusorisch sein, zu glauben, dass in Zeiten des Onlinehandels künftig noch alle Erdgeschosse in den Dorfszentren belebt sind. Auch darf es nicht passieren, dass neue Ladenlokale gebaut werden, welche danach jahrelang leer stehen, wie dies beispielsweise in einer Urner Gemeinde passiert ist.		Kenntnisnahme	Konkrete Nutzungsvorgaben sind Sache der Nutzungsplanung der Gemeinden. Im Rahmen der Umsetzung der Zentrumsgebiete sind der konkrete Handlungsbedarf und die im Einzelfall zweckmässigen Lösungen zu prüfen. Konkrete Aussagen dazu im AP sind nicht zweckmässig.
CVP Uri	Hauptbericht	7.3 Teilstrategien für die Verkehrsentwicklung (S. 98ff)	Die CVP Uri begrüsst die Teilstrategien für die Verkehrsentwicklungen im Urner Talboden und glaubt, dass der Kanton damit wichtige Weichen für die Zukunft von Uri stellt.		Kenntnisnahme	
CVP Uri	Hauptbericht	8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung (S. 104f)	Die CVP Uri pocht darauf, dass die Massnahmen bezüglich Veloverkehr im A-Horizont aufgeführt werden. Denn die Sicherheit im Veloverkehr muss dringend erhöht werden, damit die Modal-Split-Verlagerung überhaupt stattfinden kann. Die CVP Uri will verhindern, dass die Massnahmen im Bereich Veloverkehr auf die lange Bank geschoben werden. Die Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs müssen dringender angegangen werden.		keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)
CVP Uri	Hauptbericht	8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung (S. 105)	Die CVP Uri weist nochmals explizit darauf hin, dass das regionale ÖV-Angebot auch auf die Anbindungen der übrigen Regionen des Kantons abgestimmt sein muss. Nur mit attraktiven Verbindungen werden Arbeitskräfte aus den Seitentälern, dem Oberland oder dem Urserntal überhaupt mit dem ÖV in den Urner Talboden gelangen .		Kenntnisnahme	So vorgesehen.
CVP Uri	Hauptbericht	9.3.1 Intermodalität (S. 108)	Die CVP Uri fordert, dass die Realisierung der Multimodularen Drehscheibe Erstfeld forciert und früher realisiert wird. Erstfeld ist eine wichtige Drehscheibe im Urner ÖV-System. Zudem befürchtet die CVP Uri, dass die Realisierung der Drehscheibe Amsteg noch weiter hinausgeschoben wird, wenn die Drehscheibe Erstfeld nicht bald realisiert wird.		Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem aktuellen Planungsstand im AP eingereicht. Das AP gibt entsprechend die gemäss Kanton und Gemeinden vorgesehene Priorisierung wieder. Über das AP können keine Projektanpassungen vorgenommen werden.
CVP Uri	Hauptbericht	9.3.2 Fuss- und Veloverkehr (S. 108)	Die CVP Uri fordert, dass die mittelfristigen Massnahmen des Radwegkonzepts nicht erst in den Jahren 2028 bis 2032 realisiert werden dürfen. Für die CVP Uri geniessen diese Massnahmen eine höhere Priorität und sind bereits in den Jahren 2024 bis 2028 umzusetzen.		keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)
CVP Uri	Hauptbericht	9.3.4 Massnahmen Gesamtverkehr (S.110)	Altdorf innerorts soll die Ortsdurchfahrt umgestaltet werden. Diese Massnahme ist in der A-Priorität ausgewiesen und folglich in den Jahren 2024-2028 und nicht wie im Entwurf vermerkt in den Jahren 2028-2032.		Annahme	Die Priorisierung wurde entsprechend dem Planungshorizont (A) angepasst

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
CVP Uri	Hauptbericht	A4 Übersicht Fussverkehrsschwachstellen (S.122f)	Die CVP Uri regt an, die Umgestaltung der Dorfstrasse in Seedorf früher zu realisieren. Der Entwurf des Agglomerationsprogramms sieht erst frühestens im C-Horizont (2032-2036) Massnahmen vor. Die CVP Uri empfiehlt, die Massnahmen im Sinne der Fussgängersicherheit bereits in den Jahren 2028 bis 2032 zu realisieren (B-Horizont).		Annahme	Die Umgestaltung der Dorfstrasse in Seedorf war Teil des Agglomerationsprogramms der dritten Generation. Während der öffentlichen Auflage wurde Gespräch zwischen Kanton und Gemeinde betreffend die Dorfstrasse geführt. Dabei wurde vereinbart, dass Massnahmen an der Dorfstrasse vorzunehmen und im Agglomerationsprogramm aufzunehmen sind. Diese wurden entsprechend ergänzt
CVP Uri	Hauptbericht	A4 Übersicht Fussverkehrsschwachstellen (S.124f)	Die CVP Uri regt dabei an, auch die Bahnhofstrasse in Flüelen in diese Übersicht aufzunehmen. Das Trottoir entlang der Bahnhofstrasse zwischen Bahnhof und Schützenhaus wird an mehreren Stellen von Fahrzeugen überfahren, zudem werden oft Lastwagen auf dem Trottoir abgestellt. Fussgänger müssen daher oftmals auf die befahrene Strasse ausweichen, was nicht ungefährlich ist. Da das Trottoir Teil des «Weg der Schweiz» ist und zugleich auch Schulweg für die Kinder der Allmend, wurde in Flüelen schon mehrfach auf diesen Missetand hingewiesen. Die CVP Uri regt daher Massnahmen in diesem Bereich an.		keine Annahme	Im Rahmen der Erarbeitung der AP wurde gemeinsam mit den Gemeinden eine Schwachstellenanalyse vorgenommen. Dabei haben die Gemeinden die aus ihrer Sicht relevanten Schwachstellen bezeichnet. Die Bahnhofstrasse in Flüelen wurde nicht bezeichnet. Zwar bestehen aus Fussverkehrssicht Defizite auf dem Abschnitt. Allerdings bestehen verschiedene Abhängigkeiten mit anderen Projekten, welche zuerst geprüft werden müssen, bevor konkrete Massnahmen ergriffen werden können. Für die 5. Generation gilt es die Situation neu zu beurteilen.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	9 C-Massnahmen Verkehr	Die CVP Uri regt an, zu prüfen, ob die Umgestaltung der Dorfstrasse in Seedorf bereits als B-Massnahme in den Jahren 2028 bis 2032 umgesetzt werden könnte. Die Massnahme würde die Sicherheit im Dorf Seedorf massiv verbessern – insbesondere für Schulkinder.		Annahme	Die Umgestaltung der Dorfstrasse in Seedorf war Teil des Agglomerationsprogramms der dritten Generation. Während der öffentlichen Auflage wurde Gespräch zwischen Kanton und Gemeinde betreffend die Dorfstrasse geführt. Dabei wurde vereinbart, dass Massnahmen an der Dorfstrasse vorzunehmen und im Agglomerationsprogramm aufzunehmen sind. Diese wurden entsprechend ergänzt
CVP Uri	Massnahmendokumentation	FV4.6 Radwegkonzept, Umsetzung mittelfristige Massnahmen	Die CVP Uri fordert, dass die mittelfristigen Massnahmen aus dem Radwegkonzept eine höhere Priorität erhalten. Die Umsetzung des Radwegkonzepts sollte nicht auf die lange Bank geschoben werden. Gerade die Veloführung beispielsweise an der Gotthardstrasse zwischen Erstfeld und Silenen (FV4.6.1) oder die Veloführung im Bereich Giessenstrasse/Allmendstrasse in Flüelen (FV4.6.3) geniessen im Sinne der Sicherheit Priorität.		keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons, welche entsprechend den finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt wurde (siehe Begründung in Bericht und MN-Band)
CVP Uri	Massnahmendokumentation	GV4.10 Zweite Erschliessungsetappe Werkmatt Uri, Altdorf	Die CVP Uri empfiehlt, die zweite Erschliessungsetappe erst zu realisieren, wenn entsprechende Bauprojekte vorliegen. Die Erschliessungsetappe soll daher B-Priorität erhalten (2028-2032). Aus finanziellen Überlegungen und aus Rücksicht auf die landwirtschaftlich genutzten Flächen benötigt es derzeit keine neuen Erschliessungsstrassen auf der grünen Wiese. Die Erschliessung braucht es erst, wenn die Werkmatt überbaut wird		keine Annahme	Aktuelle Priorisierung entspricht derjenigen des Kantons und ist auf die erwartete Entwicklungsdynamik abgestimmt. Die Erschliessung soll im angegebenen Zeitraum als Vorinvestition durch den Kanton realisiert werden. Damit wird bezweckt, dass die Attraktivität der Baufelder sichergestellt werden kann.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen	Auf Seite 85 wird beschrieben, dass die bestehenden Parkplatzreglemente in den Gemeinden in der Tendenz zu ein zu hohes Parkplatzangebot führen. Die CVP Uri regt dazu an, dass diese Aussage sicher nicht für alle Gemeinden im Talboden zutrifft. Beispielsweise ist das Parkplatzangebot im Ortskern von Flüelen knapp bemessen. Fehlende Garagen und neue Wohnungen im Dorfkern ohne oder mit nicht genügend Parkplätzen verschärfen das Problem. Die bestehenden Restaurants und Betriebe sind jedoch auf verfügbare, öffentliche Parkplätze im Dorfkern angewiesen.		Kenntnisnahme	Im MN-Blatt wird festgehalten, dass die bestehenden Reglemente "in der Tendenz" zu hohem PP-Angebot führen und das Musterreglement die regionalen Unterschiede und Aktualitäten der bestehenden Reglemente angemessen berücksichtigen muss.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	GV4.3 Seedorferstrasse, Altdorf: Neue Unterführung Fuss-/Veloverkehr	Der CVP Uri begrüsst die Massnahme. Es ist ihr jedoch ein Anliegen, dass die Unterführung so realisiert werden kann, dass für die benötigten Fruchtfolgefleichen Ersatz geleistet werden kann.		Kenntnisnahme	Es gelten die Bestimmungen gemäss kantonalem Richtplan.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	GV4.6 Ried Schattdorf, Rückwärtige Erschliessung	Der CVP Uri begrüsst die Massnahme. Es ist ihr jedoch ein Anliegen, dass die Rückwärtige Erschliessung und die damit verbundene Aufwertung des Fuss- und Velowegs so realisiert werden kann, dass für die benötigten Fruchtfolgefleichen Ersatz geleistet werden kann.		Kenntnisnahme	Es gelten die Bestimmungen gemäss kantonalem Richtplan.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	IM4.1 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld	Die CVP Uri würde es begrüssen, die Multimodale Drehscheibe am Bahnhof Erstfeld würde bereits in der Zeitspanne von 2024 bis 2028 realisiert. Der Bahnhof Erstfeld ist ein wichtiges Drehkreuz im Urner ÖV-Angebot. Zudem ist die CVP Uri der Ansicht, dass die Planungs- und Projektphase vor 2025 abgeschlossen werden kann.		Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem aktuellen Planungsstand im AP eingereicht. Das AP gibt entsprechend die gemäss Kanton und Gemeinden vorgesehene Priorisierung wieder. Über das AP können keine Projektanpassungen vorgenommen werden.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	S4.2.2 Kantonsbahnhof (Bereich Werkmatt), Altdorf	Die CVP Uri möchte an dieser Stelle nochmals betonen, dass im Bereich Werkmatt keine Wohneinheiten vorgesehen sind.		Kenntnisnahme	Korrekt.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	S4.2.3 Seematte, Flüelen	Die Entwicklungsabsichten für den Bereich Seematte in Flüelen werden kritisch betrachtet. Es gilt dabei zu bedenken, dass derzeit im Gebiet Seematte standortgebundene Betriebe angesiedelt sind. So ist beispielsweise die Arnold & Co. AG auf Geleise und auf Seeanstoss angewiesen, die BEFAG profitiert wiederum von der Nähe zum Sand- und Kieswerk. Die Gewerbebetriebe im Bereich Seematte sind wichtige Arbeitgeber im Urner Talboden und geniessen daher eine hohe Priorität.		Kenntnisnahme	Die Entwicklungsabsichten der bestehenden Betriebe sind im Rahmen der Entwicklungsplanung zu berücksichtigen.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	S4.5.5 Wohnen und Tourismus, Flüelen	Da im Bereich der Allmend keine Entwicklungsabsichten bestehen, regt die CVP Uri an, die Allmend westlich des Dorfbachs aus dem Entwicklungsschwerpunkt zu löschen.	Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Flüelen haben bereits einmal bei der Abstimmung zum Projekt «Flüelen West» klar zum Ausdruck gebracht, dass die Allmend nicht überbaut werden soll. Die Allmend ist für die Landwirte aus Flüelen von hoher Bedeutung und soll als Landwirtschaftsland erhalten bleiben.	Tlw. Annahme	Das Massnahmenblatt hält fest, dass im Bereich Allmend keine Entwicklungsabsichten bestehen. Eine Streichung des Gebiets aus dem ESP kann - falls gewünscht - auf Antrag der Gemeinde im Rahmen des nächsten AP erfolgen.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	S4.5.6 Arbeitsplatzgebiet Schattdorf	In diesem Gebiet dürfte es noch zu mehreren Konfliktpunkten zwischen den Nutzungsansprüchen der Landwirtschaft, des Gewerbes und der Verkehrsinfrastrukturen kommen. Diese Konflikte sollen frühzeitig gelöst werden. Auch gibt es noch Klärungsbedarf rund um noch nicht eingezonte Flächen.		Kenntnisnahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
CVP Uri	Massnahmendokumentation	ÜM 4.2 Zweite Bauetappe Neat: Verlängerung Basistunnel Uri Berg lang und Axen	Die CVP Uri hat auf Seite 172 mit grossem Erstaunen Kenntnis genommen, dass der Kanton sich dafür einsetzt, dass Flüelen bis in Jahr 2030 von der Eisenbahn im Berg umfahren wird und die SBB-Stammlinie aufgehoben werden soll. Für die CVP Uri ist diese Zielsetzung nicht realistisch und wertet sie als redaktioneller Fehler. Dieser ist entsprechend in der Massnahmendokumentation zu korrigieren.		Annahme	Die Aussage im Hauptbericht bezieht sich auf die nationalen Planungen. Es handelt sich hierbei um ein Projekt aus dem Sachplan Verkehr (Schiene) des Bundes. Eine Realisierung bis 2030 ist kaum realistisch, eine rasche Realisierung wird dennoch angestrebt. Dies wurde im Massnahmenblatt angepasst.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	ÜM 4.3 Umgestaltung Anschluss N4 Flüelen (Flüeler Kreisel)	Die Formulierungen auf Seite 173 und 174 implizieren, dass es erst mit der Realisierung der neuen Neat-Zufahrtslinie eine befriedigende Lösung beim Kreisel Flüelen gibt. Der Urner Regierungsrat hat jedoch in seiner Antwort vom 9. Februar 2021 auf die Interpellation der Flüeler Landräte Matthias Steinegger und Ruedi Wyrsch aufgezeigt, dass eine Etappierung der Massnahmen vorgesehen und realisierbar ist. Dies gilt es entsprechend im Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm zu präzisieren.		Annahme	In beiden Dokumenten wird die Antwort des Urner Regierungsrats aufgenommen.
CVP Uri	Massnahmendokumentation	Z4.2 Überprüfung Trägerschaft Agglomeration Unteres Reusstal	In Zukunft werden die Agglomerationsprogramme voraussichtlich stärker aus kommunalen Massnahmen bestehen und weniger aus kantonalen Projekten. Folglich ist es für die CVP Uri nachvollziehbar, dass die Gemeinden eine wichtigere Rolle bei der Trägerschaft der Agglomeration Unteres Reusstal spielen müssen.		Kenntnisnahme	
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Flüelen	Massnahmendokumentation	FV 4.8 (S.35)	Verbesserung Verkehrssicherheit	Beschilderung sollte auch angepasst werden; • Unterführung ist bekannt als gefährlicher Knotenpunkt für Fussgänger / Fahrzeuglenker. Müsste dringend mit Spiegeln entschärft werden.	Annahme	
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 51)	Der Text im Vernehmlassungsbericht Seite 51 über die geplante Abtretung der Kantonsstrasse (Gotthardstrasse) an die Gemeinde Schattdorf muss geändert werden.	Die geplante Abtretung der Kantonsstrasse (Gotthardstrasse) an die Gemeinde Schattdorf wird klar abgelehnt. Diese Änderung darf kein Problem darstellen, zumal eine Schriftlichkeit seitens Kanton besteht, welche zugesteht, dass eine solche Abtretung weder forciert noch aufgezwungen werden kann. Aus unserer Sicht entsteht der Gemeinde daraus lediglich Kosten und kein Nutzen.	Annahme	Gemäss Vereinbarung zw. der Gemeinde Schattdorf und dem Kanton bleibt die Gotthardstrasse im beschriebenen Abschnitt im Eigentum des Kantons.
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	GV4.1.2		Es spricht nichts gegen die Prüfung neuer Tempo-30-Zonen.	Kenntnisnahme	
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	GV4.6 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr	Kostenteiler korrigieren	Es ist aktuell nicht ersichtlich, dass sich sowohl der Kanton als auch die Anstösser an den Gesamtinvestitionen beteiligen werden. Namentlich der Kanton hat seinen gesetzlichen Finanzierungspflichten nachzukommen. So entsteht der Eindruck, dass die komplette Finanzierung zu Lasten der Gemeinde Schattdorf geht.	keine Annahme	Die Aussage entspricht den vorgesehenen Kosten und Kostenteiler gemäss Massnahmeneingabe durch Gemeinde. Bei Einreichung eines Agglomerationsprogramms muss zwingend eine konkrete Angabe zum Kostenteiler vorliegen. Andernfalls kann die Massnahme nicht durch den Bund mitfinanziert werden.
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	GV4.7 Schattdorf: Erschliessung ESP und Aufwertung Knoten Rossgiessen	Kostenteiler korrigieren	Es ist aktuell nicht ersichtlich, dass sich sowohl der Kanton als auch die Anstösser an den Gesamtinvestitionen beteiligen werden. Namentlich der Kanton ist hat seinen gesetzlichen Finanzierungspflichten nachzukommen. So entsteht der Eindruck, dass die komplette Finanzierung zu Lasten der Gemeinde Schattdorf geht.	keine Annahme	In der Massnahme wird erwähnt, dass ein Kostenteiler vorgesehen ist. Die Aussage entspricht der aktuell vorgesehenen Lösung. Bei Einreichung eines Agglomerationsprogramms muss zwingend eine klare Angabe zum Kostenteiler vorliegen. Andernfalls kann die Massnahme nicht durch den Bund mitfinanziert werden.
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	GV4.8 Militärstrasse, Schattdorf: Aufwertung	Die Formulierung zur Finanzierung sollte auf «Finanzierung durch die Gemeinde mit Kostenbeteiligung durch den Kanton» geändert werden.	Hier liegt die Finanzierung bei der Gemeinde. Es ist jedoch anzustreben, dass der Kanton sich an dieser Massnahme beteiligt. Grund dafür ist es, dass der Kanton während der Bauphasen die Militärstrasse als Umfahrungsmöglichkeit nutzen wird und so die Massnahme durchaus im Sinne des Kantons ist.	keine Annahme	Die Aussage entspricht den vorgesehenen Kosten und Kostenteiler gemäss Massnahmeneingabe durch Gemeinde. Bei Einreichung eines Agglomerationsprogramms muss zwingend eine konkrete Angabe zum Kostenteiler vorliegen. Andernfalls kann die Massnahme nicht durch den Bund mitfinanziert werden. Absichtserklärungen zum Kostenteiler können nicht im AP angebracht werden.
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	S4.2.4 Erhöhung der Nutzungsdichten in Verdichtungsgebieten (V-Gebiete); Militärstrasse / Rossgiessen Schattdorf	Diese Massnahme entspricht im Wesentlichen den Vorstellungen der FDP und wird begrüsst.		Kenntnisnahme	
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	S4.4.8 Stärkung Zentrumsfunktion und Belebung (Z-Gebiete); Dorfkern Schattdorf	Die FDP steht hinter den Absichten der Gemeinde die Zentrumsnutzungen im Dorf zu erhalten oder mit neuen Nutzungen den Zentrumscharakter zu stärken.		Kenntnisnahme	
FDP. DieLiberalen Uri /Ortspartei Schattdorf	Massnahmendokumentation	S4.5.6 Detailplanung und Umsetzung Entwicklungsschwerpunkte Arbeitsplatzgebiet Schattdorf	Es ist im Interesse der FDP an einem Arbeitsplatzschwerpunkt im unteren Reusstal festzuhalten. Da in diesem Zusammenhang auch Waldflächen umgelegt werden müssen, ist zwingend auch die ökologische Sicht stark zu gewichten.		Kenntnisnahme	
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	3.3 Trägerschaft	Fachverbände und Fachstellen, die einen hohen Bezug bzw. ein hohes Interesse am Agglomerationsprogramm oder Teilbereichen davon haben und Themen vertreten, die nicht von kantonalen Fachstellen abgedeckt werden, sind in die Fachgruppe einzubeziehen.	Es gibt diverse Themen, die nicht von Fachstelle innerhalb der kantonalen Verwaltung abgedeckt werden (bspw. Gesundheitsförderung oder Langsamverkehr). Diese erhalten somit auch weniger Fokus bei der Entwicklung von Massnahmen, was dem vorliegenden Entwurf anzusehen ist. Es ist wichtig, dass fehlende Kompetenzen und fehlendes Fachwissen frühzeitig im Erarbeitungsprozess eingeholt werden, damit alle wichtigen Aspekte für die Ausgestaltung des Lebensraumes der Urner Bevölkerung Eingang finden in ein steuerndes Dokument wie das Agglomerationsprogramm.	Tlw. Annahme	Die Projektorganisation ist im Rahmen der Erarbeitung des nächsten AP zu prüfen. Beim AP handelt es sich allerdings nur bedingt um ein "steuerndes" Instrument, sondern um ein Instrument, das die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr sicherstellen soll. Die entsprechende fachliche Expertise wird in der Erarbeitung ausreichend eingebunden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	5.2.1 Siedlung, Bevölkerung und Beschäftigte und Ziele Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung 6.3 bis 6.5	Die Kapitel 5.2.1 und 6.3 bis 6.5 sind zu ergänzen mit den Bevölkerungsteilen Familien, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen, deren Bedürfnisse und Ansprüche.	Bei einem Agglomerationsprogramm muss die Prämisse sein den Lebensraum für die Menschen zu gestalten, die sich in der Mehrheit in ihm aufhalten. Der Lebensraum sollte so ausgestaltet sein, dass die Bevölkerung im ihm gesund leben kann. Demzufolge muss bei der Beschreibung in diesem Kapitel und den Unterkapiteln zusätzlich aufgezeigt werden, dass der Lebensraum auch von Familien, Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen, sprich „Nicht-Erwerbstätige“, genutzt wird bzw. was deren Bedürfnisse an den Lebensraum sind. Der aktuelle Fokus liegt vor allem auf erwartetem Bevölkerungswachstum und Beschäftigten. Dies entspricht nicht der einzigen Realität und untergräbt die Bedürfnisse eines enorm grossen Teiles der Bevölkerung. Diese Bedürfnisse müssen zwingend auf allen Ebenen mitgedacht werden.	keine Annahme	Die Ziele des AP dienen allen Bevölkerungsgruppen, die Teilstrategien tragen zu Verbesserungen für alle Bevölkerungsgruppen etwas bei (siehe z. B. S2: Hohe Siedlungsqualität). Beim AP handelt es sich um ein Instrument, das die Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr sicherstellen soll. Eine Fokussierung auf das erwartete Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird im Sinne der Übersicht als richtig erachtet.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	5.2.4: Frei- und Grünflächen; 8.1 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung; 9.1 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung S4.1bis S4.5	Kommunale Steuerungsgrundlagen sind so zu gestalten, dass gemeinschaftlich kostenfrei nutzbare Frei- und Grünflächen innerhalb von Siedlungsquartieren bei jeder neuen Überbauung Pflicht sind.	Frei- und Grünflächen zur kostenfreien Nutzung für Familien, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen innerhalb von Siedlungsquartieren sind in den letzten Jahren zugunsten von mehr vermiet- oder verkaufbarer Wohnfläche zurückgegangen. Dies erschwert gemeinschaftliche Begegnungen und Bewegung direkt am Wohnort zunehmend. Solche Frei- und Grünflächen direkt am Wohnort müssen erhalten und neu erschaffen werden. Grosse Flächen für Parkplätze sollen nur wenn nötig und immer unterirdisch entstehen. Bei der Ausgestaltung der Frei- und Grünflächen ist auf die besonderen Bedürfnisse der Wohnbevölkerung zu achten, insbesondere die von hochaltrigen Menschen. Dies auch, weil der Kanton Uri für ältere Menschen die Strategie „ambulante vor stationär“ bevorzugt. D.h. ältere Menschen sollen solange als möglich zuhause wohnen bleiben. Des Weiteren sind wohnungsnaher Bewegungs- und Freiräume auch für Familien mit Kindern unerlässlich. Für eine gesunde Entwicklung brauchen Kinder Freiräume, um selbständig und sicher spielen zu können. Im Zuge der Art wie aktuell im Kanton Uri verdichtet gebaut wird, werden solche wertvollen Räume innerhalb von Überbauungen und Siedlungsgebieten immer weniger.	Tlw. Annahme	Aussagen zu den Frei- und Grünflächen sind integraler Bestandteil der zu erstellenden Siedlungsleitbilder (siehe Massnahme S4.1). Weitergehende Aussagen oder grundeigentümergebundene Vorgaben sind Gegenstand der kommunalen Nutzungsplanungen.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren	Das Modal-Split-Ziel ist ehrgeiziger zu formulieren.	Der Bericht sieht vor, den Modal-Split (MIV-Anteil) von heute 55 auf 50% im Jahr 2040 zu reduzieren. Aus gesundheitsförderlicher und ökologischer Sicht ist die Fortbewegung aus eigener Kraft mit Langsamverkehrsmitteln und zu Fuss in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln dem MIV vorzuziehen. Um eine möglichst hohe Umverlagerung zu erzielen braucht es ambitionierte Ziele und damit eine konsequente Ausrichtung darauf, diese zu erreichen.	keine Annahme	Beim erwähnten Ziel handelt es sich um ein inoffizielles Ziel, das dem Bund für die gesamtschweizerische Beurteilung der Agglomerationsprogramme mitgeteilt werden muss. Die Agglomeration hat sich nur ein qualitatives Ziel für den Modal-Split gesetzt. Die Ziele werden von der bei der Erarbeitung eingebundenen Arbeitsgruppe und Begleitgruppe sowie von den beteiligten Gemeinden und kantonalen Fachstellen gestützt.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.1 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung; 9.1 Massnahmen Siedlungsentwicklung S4.1 bis S4.5	Beteiligungsprozesse der Bevölkerung müssen, wo immer möglich und sinnvoll, Bestandteil der Entwicklung von Siedlungsleitbildern und der Ausgestaltung von Naherholungsgebieten oder Langsamverkehrs- und Begegnungszonen sein.	Es gibt drei grundlegende Stufen von Beteiligung an Prozessen. Dies sind Information (Menschen werden informiert zu/über ein Thema), Anhörung (Menschen werden angehört zu einem Thema) und Mitwirkung (Menschen gestalten und entscheiden von Beginn an mit in einem Thema). Spricht man von Partizipation ist mindestens die Stufe „Anhörung“ gemeint, noch besser ist die Stufe „Mitwirkung“. Partizipation gilt als grundlegendes Prinzip für die Praxis der Gesundheitsförderung. Grundannahme dafür ist, dass Projekte und Massnahmen wirkungsvoller und nachhaltiger sind, wenn die angesprochenen Menschen aktiv in den Veränderungsprozess miteinbezogen werden. ; Da die Massnahmen im Agglomerationsprogramm in der Regel richtungsweisende Entscheide beinhalten, die das Lebensumfeld der Urner*innen für eine lange Zeit betreffen, ist die Mitwirkung der Bevölkerung bei deren Ausgestaltung wichtig. (Natürlich geht dies nicht in Bezug auf Bauvorschriften und Normen.) Es gibt diverse Möglichkeiten für Beteiligungsprozesse wie beispielsweise die Begehung von Dörfern, Quartieren oder einzelnen Strassen oder Ideenwettbewerbe u.ä.. Solche Beteiligungsprozesse sollen, wenn immer möglich und sinnvoll Teil der Entwicklung von Ausgestaltungsmassnahmen sein und von Kanton oder den Gemeinden initiiert und geführt werden.	Kenntnisnahme	Die im Einzelfall sinnvollen Beteiligungsprozesse sind im Rahmen der Planungen und Projekte sicherzustellen. Es sind mindestens die gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsverfahren vorzusehen.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.2 Handlungsbedarf Landschaftsentwicklung und 9.2 Massnahmen für die Landschaftsentwicklung L4.1 bis L4.3	Bei der Konzeption von Naherholungsgebieten sind die Bedürfnisse von hochaltrigen Menschen zu beachten.	Naherholungsgebiete sind wichtig, um Bewegung und Begegnung über alle Generationen hinweg zu fördern. Sie sind kostenfrei nutzbar und stehen allen offen. Nur sind sie nicht immer für alle selbstständig erreichbar und zugänglich. Ebenso sind diese Räume heute insbesondere auf die Bedürfnisse von Familien und Erwachsenen ausgerichtet. Mit der Perspektive, dass in den kommenden Jahren der Anteil der Urner Bevölkerung über 65 Jahre bis zu 25% anwachsen wird, ist es zwingend sich mit den Bedürfnissen dieser Gruppe intensiv auseinanderzusetzen. Naherholungsgebiete müssen auch für diese Bevölkerungsgruppe etwas bieten.	Kenntnisnahme	Die Ziele des AP dienen allen Bevölkerungsgruppen, die Teilstrategien tragen zu Verbesserungen für alle Bevölkerungsgruppen etwas bei (siehe z. B. S2: Hohe Siedlungsqualität). Die Berücksichtigung der Bedürfnisse spezifischer Bevölkerungsgruppen ist in den konkreten Projekten sicherzustellen.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung und 9.3 Massnahmen Verkehrsentwicklung FV4.1 bis FV 4.8	Bei Fussverkehrs- und Velowegen sind nicht nur die Schwachstellen zu beheben, sie sind auch attraktiv und einladend zu gestalten.	Qualitative Alltagsbewegung ist für den Erhalt und die Förderung der Gesundheit enorm wichtig. Für die Bevölkerungsgruppen Familien, Kinder, Jugendliche und ältere Menschen bedeutet dies, dass sie auf Bewegungsmöglichkeiten vor Ort angewiesen sind oder gute, sichere und einladende Wegnetze brauchen, um an einen geeigneten Ort zu gelangen. Oft entsprechen die Fusswege nicht ganz den Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppen. Dies sind etwa Aspekte wie rollatoren- und kinderwagengerechte Wegbreite oder Absätze; Sitzgelegenheiten (seniorengerecht) in Abständen von ca. 300m mit möglichst interessantem Blickwinkel; Beschattung; WC zur öffentlichen Nutzung an zentralen Orten (inkl. Wickelmöglichkeit); hohe Sicherheit der Wege insbesondere für Kinder usw.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung ist Gegenstand der Projekte. Grundsätzlich ist eine attraktive Gestaltung bei allen Schwachstellenbehebungen ebenfalls das Ziel.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.3 Handlungsbedarf Verkehrsentwicklung und 9.3.1 Intermodalität IM4.1 und IM 4.2	Bushaltestellen sind seniorengerecht auszugestalten.	Die ältere Bevölkerung ist, v.a. wenn sie nicht mehr mit dem Auto unterwegs sein kann, vermehrt auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, um mobil zu bleiben. Damit hochaltrige Senior*innen den öffentlichen Verkehr auch dann noch selbständig benutzt werden können, wenn sie nicht mehr so gut zu Fuss unterwegs sind, ist eine seniorengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen wichtig. Dies heisst etwa, dass Sitzmöglichkeiten ein selbstständiges Hinsetzen und Aufstehen ermöglichen, dass der Sitzuntergrund warm (bspw. Holz) ist und nicht kühlt oder aufheizt (bspw. Metall) oder Schutz vor der Witterung (vermehrt auch Hitze im Sommer) bietet. Die Zugänge zur Bushaltestelle (allfällige Absätze) müssen rollatorentauglich, gut beleuchtet und auch für Menschen mit abnehmendem Sehvermögen sicher sein.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung ist Gegenstand der Projekte. Dabei sind insbesondere auch die Anforderungen gemäss BehiG zu beachten, die SeniorInnen ebenfalls zugutekommen.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen und 9.4. Massnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage	Neue Massnahme: Die Mitarbeiter*innen des AfT und ARE der kantonalen Verwaltung sind auf die Durchführung von Mitwirkungsprozessen zu schulen und sensibilisieren.	Es gibt drei grundlegende Stufen von Beteiligung an Prozessen. Dies sind Information (Menschen werden informiert zu/über ein Thema), Anhörung (Menschen werden angehört zu einem Thema) und Mitwirkung (Menschen gestalten und entscheiden von Beginn an mit in einem Thema). Spricht man von Partizipation ist mindestens die Stufe „Anhörung“ gemeint, noch besser ist die Stufe „Mitwirkung“. Partizipation gilt als grundlegendes Prinzip für die Praxis der Gesundheitsförderung. Grundannahme dafür ist, dass Projekte und Massnahmen wirkungsvoller und nachhaltiger sind, wenn die angesprochenen Menschen aktiv in den Veränderungsprozess miteinbezogen werden. ; Da die Massnahmen im Agglomerationsprogramm in der Regel richtungsweisende Entscheide beinhalten, die das Lebensumfeld der Urner*innen für eine lange Zeit betreffen, ist die Mitwirkung der Bevölkerung bei deren Ausgestaltung wichtig. (Natürlich geht dies nicht in Bezug auf Bauvorschriften und Normen.) Es gibt diverse Möglichkeiten für Beteiligungsprozesse wie beispielsweise die Begehung von Quartieren oder einzelnen Strassen. Um den Mehrwert solcher, manchmal auch mühsamer Beteiligungsprozesse zu erkennen und sich an deren Umsetzung zu trauen, müssen die verantwortlichen Mitarbeiter*innen entsprechend geschult und sensibilisiert sein.	keine Annahme	Die RPAV gibt vor, dass die betroffene Bevölkerung in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden muss und sich dazu äussern kann (Grundanforderung 1, S. 28). Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren).
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen und 9.4. Massnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage	Neue Massnahme: Es ist durch eine unabhängige Begleitung von kantonalen Bauprojekten sicherzustellen, dass diese im Sinne der Ziele im Agglomerationsprogramm umgesetzt werden.	Je nachdem wo der Fokus bei der Realisierung von Bauprojekten gelegt wird, fällt deren Realisierung aus. Liegt der Fokus konsequent bei den späteren Nutzergruppen so werden deren Bedürfnisse auch prioritär einbezogen. Liegt der Fokus allein auf Umsetzungsnormen, (kosten-) günstigen Umsetzungsvarianten oder einer subjektiven Nutzergruppe (Mensch im mittleren Alter ohne Kinder) gehen diese Bedürfnisse vergessen und können später oft nicht mehr berücksichtigt werden. Wir weisen auch hier nochmals auf die Prämisse hin: Der Lebensraum ist für die Menschen zu gestalten, die sich in der Mehrheit in ihm aufhalten!	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen und 9.4. Massnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage Z4.1	Die Dialogplattformen sollen weitergeführt und interdisziplinär auf weitere Anspruchsgruppen ausgeweitet werden.	Der Austausch mit den betroffenen Gemeinden wurde mit den bis anhin gemachten Dialogplattformen erfolgreich intensiviert. Die Ausweitung dieser Plattformen und der Einbezug weiterer wichtiger Akteure für die Gestaltung des öffentlichen Raumes (kommunale Baukommissionen, Planungsbüros, Landschaftsgärtnereien, Bauherrschaften, Fachstellen ausserhalb der Verwaltung, Verbände, Institutionen, Bevölkerung) kann den Blick auf den Lebensraum und auf das, was die Bevölkerung braucht erweitern. Durch diese partizipativen Prozesse werden die Massnahmen und die Ziele des Agglomerationsprogrammes von den teilnehmenden Akteuren und Entscheidungsträger*innen stärker mitgetragen und gelebt.	Annahme	Die Dialogplattformen werden weitergeführt (siehe Massnahme Z4.1). Die Beteiligten werden je nach Thema spezifisch einbezogen.
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	Innenentwicklungspotenzial und Bauzonenauslastung; 9.4 Massnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage Z4.1	Das Innenentwicklungspotenzial durch Umzug älterer Generationen in kleinere Wohneinheiten muss mit Daten unterlegt und aufgezeigt werden. An Dialogplattformen und mit Merkblättern sollen Gemeinden auf dieses Potenzial aufmerksam gemacht werden und umsetzbare Handlungsempfehlungen erhalten.	Innenentwicklungspotenzial besteht in vielen Gemeinden durch Umzug älterer Generationen in kleinere Wohneinheiten. Aktuell liegt der durchschnittliche Wohnflächenverbrauch bei 65-jährigen Paaren ohne Kinder bei 58 m2 und in Einpersonenhaushalten in dieser Altersklasse bei 90 m2. Im Vergleich dazu liegt der Wohnflächenverbrauch von Paaren mit Kindern (Familie) im Durchschnitt bei rund 27m2 pro Person. (Zahlen BFS 2018) Finden ältere Menschen attraktiven Wohnraum, der kleiner ist, sind sie auch bereit umzuziehen. Bei der Attraktivität sind es Faktoren wie zentrumsnahe Lage, ÖV und LV, hindernisfreie Erschliessung, qualitativ gestaltete öffentliche Räume in der Nähe und Bezahlbarkeit der neuen Wohneinheit, die zu beachten sind.	keine Annahme	Es handelt sich nicht um ein eigentliches Innenentwicklungspotenzial, sondern um eine Reduktion des Wohnflächenverbrauchs. Es ist denkbar, dass dieses Phänomen den Druck auf Bauzonereserven minimiert. Der Effekt ist jedoch von persönlichen Entscheidungen abhängig und kaum quantifizierbar.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Gesundheitsförderung Uri	Hauptbericht	Kapitel: 8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen und 9.4. Massnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit und Datengrundlage	Neue Massnahme: Es ist ein Verkehrsmonitoring für den Langsamverkehr zu führen.	Um die Verlagerung auf Langsamverkehrsmittel zu erreichen bedarf es einer entsprechenden Datengrundlage.	Tlw. Annahme	Siehe Massnahme Z4.3
Gesundheitsförderung Uri	Massnahmendokumentation	L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (S. 147)	Die Entwicklung eines Konzeptes zur Förderung der Siedlungsökologie ist zu priorisieren und die nötigen personellen Ressourcen dafür zur Verfügung zu stellen.	Die Siedlungen im Perimeter des AP URT haben in den letzten Jahren massiv an Fläche zugenommen. Es ist wichtig, dass die Bedeutung der Siedlung als Raum für die Biodiversitätsförderung, Gesundheitsförderung und Prävention erkannt wird. Durch die anstehende innere Verdichtung wird es immer wichtiger, mit entsprechenden Massnahmen die restlichen Freiräume zu schützen, zu erhalten und deren Qualität zu steigern. Das Potenzial der Siedlungen als Lebensraum für viele Arten, für die Förderung der Gesundheit und zur Prävention ist gross und wird immer wichtiger. Auch die zunehmenden Auswirkungen der Klimaveränderungen rücken neue Faktoren wie «Hitze» in den Fokus. Schattenplätze, Reduktion von asphaltierten Flächen oder Kühlungseffekte durch Zurückhalten des Regenwassers müssen mitgedacht werden und sind für die Gesundheit der Bevölkerung unerlässlich.	Annahme	Die Massnahme L4.1 ist als Sofortmassnahme ausgewiesen. Das Konzept zur Förderung der Biodiversität bildet den ersten Arbeitsschritt dieses Konzeptes.
GRÜNE URI	allgemein	Gemeinsame Erarbeitung	Die Online-Einreichung von Vernehmlassungen spart bei der Verwaltung sicherlich Arbeit und ist darum zu begrüßen. Dies funktioniert in der vorliegenden Form nur für Vernehmlassungen von Einzelpersonen. Organisationen müssen ihre Position gemeinsam erarbeiten können, wofür sich dieses Instrument nicht eignet. Daher haben wir die Anträge gemäss Ihrem Schema erarbeitet, aber nicht online eingereicht. Zudem ist es pro Mal nur möglich fünf Anträge einzugeben. Danach muss die Seite neu geladen und dabei zwingend vorher der Browsercache geleert werden.		Kenntnisnahme	
GRÜNE URI	allgemein	Rechtsgrundlagen	Alle Rechtsgrundlagen von Kanton und Gemeinden sind auf die Zielkonformität mit dem AP zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen und Lücken zu füllen.	Das AP propagiert Zielsetzungen und schlägt auf der planerischen bzw. baulichen Ebene Massnahmen vor zu Problemen, die teilweise durch die geltende Gesetzgebung (mit-) verursacht sind und sich weiter fortpflanzen werden, wenn die Ursachen nicht beseitigt werden. Ein Beispiel ist die Parkplatzerstellungspflicht in Artikel 85 PBG, welche dafür verantwortlich ist, dass der MIV zwangsläufig und immer mehr in allen kleinen Gassen und Wegen sowie mitten in den Wohnquartieren präsent ist und Wege, die für den Fuss- und Veloverkehr geeignet wären, schleichend entwertet, während andererseits die Vorschriften für Spielplätze (Art. 84) sehr schwach sind und Vorgaben für die Siedlungsökologie gänzlich fehlen. Ein anderes Problem liegt bei der fast systematischen Nicht-Umsetzung der Fusswegplanung gemäss KFWG (Art. 4) durch die Gemeinden und der diesbezüglichen Passivität des Kantons. Die Interessen der FussgängerInnen werden damit bei vielen Planungen einfach übersehen und damit übergangen. Ein drittes Beispiel ist das Steuergesetz, das durch den distanzabhängigen und unbegrenzten Pendlerabzug (Art. 31) Anreiz zu langen Fahrten mit dem MIV schafft, die nachträglich durch den Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen wieder aufgefangen werden müssen. Das Strassengesetz (Art. 26) fordert zwar «umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bau-en», konkretisiert diese Anforderungen aber nicht, was dazu führt, dass letztlich beim Bau allein MIV-orientierte VSS-Normen massgebend sind.	keine Annahme	Das Agglomerationsprogramm muss sich an den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen orientieren. Änderungen an den erwähnten Rechtsgrundlagen müssen über die vorgesehenen Prozesse initiiert und beschlossen werden. In Bezug auf die PP-Situation wurde im Rahmen des AP Handlungsbedarf erkannt. Mit der Massnahme "Musterreglement über die Abstellflächen" wird dieser Handlungsbedarf im Rahmen der Möglichkeiten des Agglomerationsprogramms angegangen.
GRÜNE URI	allgemein	Vernehmlassungsfrist	Es ist schon lange bekannt, dass der Kanton sich am Aggloprogramm der 4. Generation beteiligen will und die entsprechenden Anträge bis zu 15. Juni 2021 beim Bund einreichen muss. Mit einer guten Terminplanung und genügend personellen Ressourcen sollte es möglich sein, auch für die Vernehmlassung genügend Zeit (mind. 3 Monate) einzuplanen und diese früh genug anzukündigen. Dass die Vernehmlassung in der Geschäftsplanung des RR nicht erwähnt wurde und eine so kurze Frist angesetzt wurde, lässt befürchten, dass der RR an den Ergebnissen gar nicht interessiert ist.		Kenntnisnahme	
GRÜNE URI	allgemein	Vernehmlassungsunterlagen	Keine Unterlagen auf Papier zu verschicken, ist an und für sich vernünftig. Deshalb sollten die digitalen Berichte auch nutzerfreundlich vorbereitet werden. In den vorliegenden Dokumenten gibt es viele Tabellen, die nicht im vorgesehenen Querformat dargestellt werden. Sie sind am Bildschirm nur mit Halsverrenkung les- und bearbeitbar oder nachdem man die entsprechenden Seiten eine nach der anderen ins Querformat gedreht hat. Ein Ausdrucken wird auf die Vernehmlasser*innen abgeschoben, aber nicht eingespart. Nützlich wäre auch, wenn man vom Inhaltsverzeichnis direkt auf die entsprechenden Seiten springen könnte (funktioniert in der Massnahmendokumentation).		Kenntnisnahme	Die Dateigrösse des Hauptberichts musste für das Aufschalten auf www.ur.ch verkleinert werden. Dabei sind jedoch die Verknüpfungen des Inhaltsverzeichnisses weggefallen und die Seiten im Querformat wurden gedreht, ohne dass es bemerkt wurde.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE URI	allgemein		Der Bezug der Agglomeration URT zum Tessin soll auf Chancen und Risiken analysiert und mehr gewichtet werden.	Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels war der Kanton Tessin aus Sicht der Agglomeration URT weit weg. Uri hat sich nach Norden orientiert. Dies hat sich geändert. Weil bis jetzt das Zugsangebot mit direkten IC-Verbindungen ins Tessin noch sehr klein ist, sind die Auswirkungen noch nicht stark spürbar. Mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs wird nun aber ein regelmässiger Zweistundentakt angeboten, der auch einen Busanschluss von/nach Nidwalden erhalten wird (Winkelriedbus). Dieses neue Angebot wird sich auf die Verkehrsströme auswirken. Dies zeigt schon ein Fahrzeitvergleich mit den heute favorisierten Verbindungen nach Norden (gerechnet ab Kantonsbahnhof): <ul style="list-style-type: none"> • Altdorf – Lugano = 53 Min. (IC) • Altdorf – Bellinzona = 36 Min. (IC) • Altdorf – Zürich = 65 Min. (IC) • Altdorf – Zug = 48 Min. (IC) • Altdorf Luzern = 51 Min. (IC) bzw. 43 Min. (Tellbus) 	Annahme	Die gute ÖV-Anbindung in Richtung Süden wurde als Stärke in der Situations- und Trendanalyse aufgenommen
GRÜNE URI	allgemein		Die Klausenstrasse zwischen dem Knoten Mühlematt und dem Kreisel Kollegi sowie die Gotthardstrasse zwischen dem Kreisel Poli und dem Kreisel Schächen ist zu einer Tempo-30-Zone zu machen bzw. in die angrenzenden T30-Zonen einzubeziehen.	Die Verbindung von der Klausenstrasse zur Abzweigung der WOV weist nicht nur Überschreitungen der Lärmschutzwerte auf, sondern verzeichnet auch relativ viele Unfälle. An dieser ca. 700 m langen Strecke liegen neben der kantonalen Verwaltung die Mittelschule und ein Kindergarten, ein Einkaufszentrum und mehrere andere Geschäfte sowie ein halbes Dutzend Gastrobetriebe. Fast alle angrenzenden Strassen gehören bereits zu Tempo-30-Zonen. Die aktuelle Gesetzgebung erlaubt, auch verkehrsorientierte Strassen in solche Zonen aufzunehmen (vgl. die bekannten Bundesgerichtsurteile zu den Fällen Sumvitg, Münsingen und Sevogelstrasse Basel). Wenn andere Massnahmen keine Einhaltung der Lärmgrenzwerte versprechen, so muss ein Temporeduktion geprüft werden (BGE 1C_350/2019 zu einem Fall in Rümlang). Das Teilstück zwischen den Kreisel Kollegi und Poli ist einzubeziehen, damit kein Anreiz geschaffen wird, durch das Dorfzentrum statt über die WOV zu fahren.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
GRÜNE URI	allgemein		Der Dorfbach Altdorf ist als Gestaltungselement des Zentrums streckenweise freizulegen.	Schon vor langer Zeit wurde der Dorfbach, der von der Hellgasse zum Gemeindehausplatz mitten durch das Dorf fliesst, in den Untergrund verbannt. Waren früher noch die Platten sichtbar, unter denen er eingedolt ist, so ist er heute ausser beim Greinergässchen (Guckfenster) unsichtbar und nicht mehr zu hören. In vielen Städten werden alte Bäche heute vor allem in Fussgängerzonen als Gestaltungselement der Zentren genutzt (z.B. Aarau). Hier hätte auch Altdorf ein ungenutztes Potential. Denkbar ist auch eine oberirdische Umlegung auf andere zentrumsnahe und verkehrsberuhigte Strassen (z.B. Gitschenstrasse,	Kenntnisnahme	Die Massnahme wird nicht als AP-relevant eingestuft.
GRÜNE URI	Hauptbericht	3.2 Perimeter (S. 16)	Seedorf soll als Kerngemeinde behandelt werden, nicht bloss als Gürtelgemeinde.	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Attinghausen und Seedorf nicht gleich eingestuft werden, sind doch beide Gemeinden ungefähr gleich gross und gleich weit vom Altdorfer Zentrum entfernt.	keine Annahme	Die Definition entspricht der offiziellen Definition des Bundesamts für Statistik.
GRÜNE URI	Hauptbericht	4.3 Massnahmen Landschaft (S. 24)	Der Regierungsrat hat die nötigen Ressourcen für die Umsetzung und Erarbeitung der Konzepte «Aufwertung der Kulturlandschaft» und «Vernetzungskonzept» bereitzustellen.	Der Kanton Uri kommt im Bereich ökologische Infrastruktur dermassen ins Hintertreffen, dass er in den zukünftigen Programmvereinbarungen massiv weniger Geld für Massnahmen auslösen kann und die nötigen Massnahmen nicht ausführen kann.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
GRÜNE URI	Hauptbericht	4.3 Massnahmen Landschaft (S. 24)	Die Ressourcen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz sind personell und/oder finanziell aufzustocken oder die Priorisierung der Projekte anzupassen.	Es genügt nicht festzustellen, dass Projekte mangels Personal nicht angegangen werden könnten. Da im zuständigen Amt auch andere Aufgaben mangels Personal nicht erledigt werden können (Fusswegplanung, Schutzreglemente) ist dringend Abhilfe zu schaffen. Wie im Bereich aufgezeigt sind die Ressourcen nicht vorhanden, um die aufgelisteten Massnahmen umzusetzen. Es ist Aufgabe der Regierung, die Ressourcen in den Bereichen anzupassen, wo man die Aufgaben nicht erfüllen kann. Das Agglomerationsprogramm ist als Gesamtkonzept mit verschiedenen Facetten anzuschauen. Wenn jedoch in bestimmten Bereichen die Ressourcen nicht bereitgestellt werden, um die Massnahmen umzusetzen, verliert das Agglomerationsprogramm als solches seine Berechtigung. Die Glaubwürdigkeit und die Ernsthaftigkeit des Agglomerationsprogramm sind in Frage gestellt.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
GRÜNE URI	Hauptbericht	4.4 Massnahmen Verkehr (S.29)	Der LV-Weg Altdorf – Schattdorf durch den Schächenwald ist zeitlich vorzuziehen; die Schächenquerung ist in den Bereich der WOV-Schächenbrücke zu verschieben, so dass die zeitliche Abhängigkeit vom Sprenstofflager umgangen werden kann.	Es gibt keinen zwingenden Grund, den Velo- und Fusswege vom Adlergarten zum Altdorfer Ringli auf der vorgesehenen Linie zu führen. Ebenso gut kann das sicherheitsmässig heikle Gebiet umfahren werden. Wir empfehlen eine Linienführung von der Rüttistrasse durch die Eyrütti (statt die Eygasse) zur WOV-Brücke und von dort zum Knoten Langmattgasse/Ringligasse. Von hier aus gibt es exzellente Velorouten durch die Zwyrergasse zur Bruderklausenkirche, durch die Weltigasse und Gurtenmundstrasse zum Bahnhof, durch die Trögligasse und Attinghauserstrasse zum Berufsschulhaus und ins Dorfzentrum und durch Gründligasse und Kreuzgasse zum Dätwyler-Areal.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem aktuellen Planungsstand im AP eingereicht. Das AP gibt entsprechend die gemäss Kanton und Gemeinden vorgesehene Linienführung und Priorisierung wieder. Über das AP können keine Projektanpassungen vorgenommen werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.2.4 Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlung (S. 40)	In Zentrumsnähe von Altdorf ist das Gelände für einen Stadtpark zu sichern.	Altdorf wird demnächst 10'000 EinwohnerInnen haben, die ganze Agglomeration gegen 30'000. Die im Hauptbericht erwähnten drei Naherholungsgebiete Reussdelta, Bodenwald und Schächenwald liegen peripher und sind bereits sehr stark genutzt bzw. eher übernutzt, was zu Konflikten mit dem Umweltschutz führt. Alle andern für die Erholung tauglichen Gebiete befinden sich am Berghang oder in der Höhe. Altdorf hat zwar noch einige landwirtschaftlich genutzt Grünflächen, aber wie im Bericht erwähnt keine, die öffentlich zugänglich sind (Hauptbericht S. 71). Aktuell scheinen nur noch wenige Flächen genügend zentrumsnah gelegen und die für einen Stadtpark nötige Fläche aufzuweisen: Lussermatte Grossutzigen, Ober Heiligkreuz, Vinzenzen Mätteli, Eppen Mätteli und etwas weiter aussen Hagen (angrenzend an die Sportanlagen Feldli und Hagen, verbindendes Element zwischen dem alten Zentrum und dem neuen ESP Kantonsbahnhof?), Klostermatt, Matte zwischen Vorstadt und Heilpädagogischem Zentrum). Um das Land zu sichern, muss sehr schnell eine Evaluation vorgenommen und das ausgewählte Land erworben werden.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.3.1 Landschafts- und Naturwerte (S. 45)	Die Pflanzung von Obstbäumen und einheimischen Hecken soll unabhängig von landwirtschaftlichen Tätigkeiten finanziell unterstützt werden.	Jahrelang wurden ausschliesslich landwirtschaftliche Betriebe für die Pflanzung von Obstbäumen unterstützt. Dies hat keine Wirkung gezeigt. Daher ist die Förderung von Gehölzstrukturen auch auf private Grundbesitzer und Organisation die nicht direktzahlungsbererechtigt sind auszuweiten .	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung ist aktuell nicht vorgesehen. Entsprechend wird dies im Agglomerationsprogramm nicht aufgenommen.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.3.3 Naherholung und 5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung (S. 46, 72, 83, 107)	Im Reussdelta ist eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn zu erstellen.	Das Reussdelta wird als eines der drei Naherholungsschwerpunkte aufgeführt. Auf S. 72 wird beklagt: «Gebietsweise hohe Lärmbelastung durch Nationalstrasse für Naherholungsgebiete und Landschaft». Es fehlen jedoch entsprechende Massnahmen. Da die Lärmschutzverordnung keine Vorschriften für die Lärmreduktion in Erholungsgebieten vorsieht, ist das Aggloprogramm wohl das einzige Mittel, um vom Bund als Verursacher und Strasseneigner eine Mitfinanzierung einer solchen Massnahme zu erlangen.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Es ist nicht möglich mit dem AP dem Bund Kostenbeteiligungen für Massnahmen aufzuerlegen. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung (S. 47)	Die Einschätzung des Schienenlärms ist zu korrigieren.	In Erstfeld und Silenen ist der Schienenlärm seit der Eröffnung des GBT massiv zurückgegangen und gegenüber dem Strassenlärm vernachlässigbar. In Flüelen geht zwar immer noch der ganze Bahnverkehr durch das Dorf, der Lärm hat aber wegen den von der SBB getroffenen Massnahmen an Rollmaterial und Infrastruktur stark abgenommen; im Siedlungsbereich (ausser an der Seestrasse) dominiert der Strassenlärm – trotz Umfahrungstunnel findet viel Sightseeing-Verkehr ohne wirtschaftlichen Nutzen durch das Dorf statt.	Annahme	Reduktion durch GBT bereits erwähnt, SBB-Rollmaterial und Infrastruktur aufgenommen.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 51)	Die Gründe für die Verspätung der Busse sind genauer zu analysieren.	Persönliche Beobachtungen zeigen, dass die Busse oft schon bei der Abfahrt vom Ausgangspunkt zu spät sind. Dazu kommen Verspätungen aufgrund von Baustellen auf der Strecke, die nichts mit dem Verkehrsvolumen auf der Gotthardstrasse durch Altdorf zu tun haben. Die WOV wird nur einen Teil der Verspätungselemente eliminieren können und evtl. andere schaffen (z.B. bei den Knoten Fust oder Wysshus). Durch Fahrbahnhaltestellen kann sich der ÖV Verkehrslücken schaffen (wäre z.B. die Haltestelle Spital beim Unterheiligkreuz eine Fahrbahnhaltestelle, so würde sich ein allfälliger Rückstau hinter dem Bus in der Flüelerstrasse bilden und	Kenntnisnahme	Das AP fasst den ausführlichen Analysebericht zusammen. Die ÖV-Situation / Busangebot ist insbesondere abhängig vom künftigen Buskonzept. Die Verspätungssituation kann nach dessen Einführung erneut analysiert und beurteilt werden, um so einen weitergehenden Handlungsbedarf zu identifizieren.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 52)	Es ist ein umfassendes Parkplatz-Monitoring in Altdorf zu installieren.	Der Bericht behauptet, die Altdorfer Parkplätze seien vor allem an den Wochenenden stark belastet. Dies stimmt nicht mit den persönlichen Beobachtungen überein. Vielmehr scheinen die AutomobilistInnen die unterirdischen Parkplätze zu meiden und besetzen ausschliesslich die oberirdischen, was einen falschen Eindruck vermittelt. Zudem hat Altdorf mit der Tiefgarage Gemeindehausplatz gerade viele zusätzliche Parkplätze geschaffen. Total stehen laut Website der Gemeinde heute 20 Parkplätze mit total 1100 Parkfeldern zur Verfügung, was verglichen mit Zentren ähnlicher Grösse sehr hoch ist. Die Aufblähung des PP-Angebots wirkt sich gegen einen besseren Modal-Split aus.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Ein PP-Monitoring ist aktuell nicht vorgesehen. Nach Einschätzung des Analyseberichts liegen ausreichend Zahlen zum PP-Angebot im Zentrum vor.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.2 Öffentlicher Verkehr (S. 54)	Die Bushaltestelle Ruberst/Neuland ist südlich des Kreisels mit zwei Haltekanten für die Linie 404 zu ergänzen.	Die Bushaltestelle Ruberst wurde zur Bedienung der Buslinie 402 Altdorf – Attinghausen und umgekehrt gebaut. Inzwischen gibt es aber auch die Linie 404 Seedorf – Attinghausen - Schattdorf Rossgliessen. Wer vom Ruberst nach Schattdorf fahren will, um von dort z.B. nach Erstfeld umzusteigen, muss einen Umweg von fünf Minuten via Attinghausen Plätzli und Attinghausen Seilbahn auf sich nehmen, um anschliessend wieder beim Ruberst vorbei nach Schattdorf zu fahren. Das Gleiche gilt in umgekehrter Richtung. Das macht wenig Sinn und ist für die BenutzerInnen zudem mit einem höheren Tarif verbunden. Wir schlagen daher vor, beim Ruberst zwei weitere Haltekanten südlich des Kreisels Wysshus Ost (Walter Fürst) einzuplanen, um das Arbeitsplatzgebiet Neuland, Merck etc. und das Wohngebiet Brestenegg besser zu erschliessen und die neue Buslinie attraktiver zu machen. Es ist genügend Platz vorhanden. Allenfalls könnte sogar die alte Unterführung der Attinghauserstrasse als direkter Fussweg Richtung Attinghausen reaktiviert werden.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Die hier beschriebene Massnahme ist aktuell von Kanton und Gemeinden nicht vorgesehen. Bei Bedarf kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.3 Fussverkehr (S. 59)	Die Erschliessung des Gebiets Rossgliessen soll von der Militärstrasse her erfolgen, die mit einem Kreisel an die Gotthardstrasse anzuschliessen ist (Kreisel Texaid). Die rückwärtige Erschliessung des Gewerbegebiets Ried soll von der Riedstrasse her erfolgen. In der Verlängerung der Riedstrasse soll eine Velobrücke über die Stille Reuss realisiert werden. Die geplanten verkehrsintensiven Einrichtungen im Gebiet Rossgliessen (der Werkhof des Kantons gehört wohl nicht dazu...) sollen von Anfang an auf den ÖV ausgerichtet werden.	Das Projekt GV 4.7 bedeutet eine doppelte Verschlechterung für Velos: Vom den Riedstrasse kann man nicht mehr auf dem direkten Weg zur Umfahrungsstrasse gelangen, sondern muss einen Umweg zum Kreisel Rossgliessen fahren. Die neue Erschliessungsstrasse Rossgliessen unterbricht die Veloroute (immerhin eine Velohauptroute) entlang der Stillen Reuss nochmals, nachdem der Radweg bereits bei der Kastelen unterbrochen wird (der Kanton lehnte damals den VCS-Vorschlag einer Unterführung für Velos unter der neuen Brücke ab).	keine Annahme	Im Rahmen der vertieften Betrachtungen zur Erschliessung des Gebiets Rossgliessen wurden die Alternativen zum Kreisel Rossgliessen verworfen.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten (S. 66)	Homeoffice bzw. Village-Office sollen gezielt gefördert werden.	Aggloprogramme beschäftigen sich vor allem mit Verkehr. Verkehr ist grossenteils Pendlerverkehr, sei es innerhalb des Kantons oder von Uri in andere Kantone. Durch die Förderung von Homeoffice und Village-Office oder ähnlichen Modellen der Arbeit nahe dem Wohnort können unnötige Arbeitswege verhindert und damit die Verkehrsinfrastrukturen entlastet und Kosten für den ÖV eingespart werden.	keine Annahme	Es handelt sich um ein relativ neues Phänomen, dessen Auswirkungen erst jetzt ersichtlich werden. Es ist zu prüfen, ob im Rahmen des AP5G ein entsprechendes Ziel aufgenommen werden kann.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten (S. 67)	Das Verkehrsmonitoring ist durch ein dichtes Netz von Zählanlagen für den Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen.	Die Erreichung eines Modal-Split-Ziel ist nur kontrollierbar, wenn auch Daten erhoben werden, welche die Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs messen. Es gibt heute entsprechende technische Anlagen, die eine automatische Zählung ermöglichen.	Tlw. Annahme	Siehe Massnahme Z4.3
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.4.8 Nationale Planungen (S. 69)	Es ist mit geeigneten Massnahmen insb. auf der heutigen Axenstrasse dafür zu sorgen, dass das die Verkehrsfrequenzen am Axen trotz Neuer Axenstrasse nicht zunehmen.	Es erstaunt, dass das Verkehrsaufkommen am Kreisel Flüelen steigen soll, obwohl die Neue Axenstrasse angeblich keinen Kapazitätsausbau bringt.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Die hier beschriebene Massnahme ist aktuell von Kanton und Gemeinden nicht vorgesehen. Bei der Axenstrasse handelt es sich darüber hinaus um eine Bundesmassnahme, die mit dem AP nicht beeinflusst werden kann.
GRÜNE URI	Hauptbericht	5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse (S. 71)	Es ist im Gebiet Werkmatt ein Terminal für unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV-Terminal) zu schaffen.	Der Güterverkehr wird nur an einer Stelle im Hauptbericht erwähnt. Es wird davon ausgegangen, dass WOV und Halbinschluss Altdorf Süd das Thema erledigen. Güter werden aber nicht nur innerhalb der Agglomeration bewegt, sie kommen von weiter entfernten Orten oder werden dorthin transportiert. Im Sinne der Klima- und Energiepolitik ist darum eine Verlagerung auf die Eisenbahn anzustreben. Mit dem Agglomerationsprogramm sollte deshalb die Schaffung eines kleinen UKV-Terminals im Industriegebiet Werkmatt angestossen und realisiert werden, der – analog zum Kantonsbahnhof - als Hub für die ganze Agglomeration dient. In diesen könnten auch die Posttransporte oder die Kies- und Schotterzüge integriert werden.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
GRÜNE URI	Hauptbericht	6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren (S. 88)	Das Modal-Split-Ziel ist ehrgeiziger zu formulieren. Dabei soll die Verlagerung vor allem auf den LV erfolgen.	Der Bericht sieht vor, den Modal-Split (MIV-Anteil) von heute 55 auf 50% zu reduzieren. Angesichts der Klimaproblematik ist dieser Zielwert völlig ungenügend. Das Umsteigen auf ÖV und LV ist bei weitem effizienter als die Förderung von E-Autos, die den Klimaausstoss unter dem Strich auch nur halbieren, aber nicht auf null reduzieren. Es führt also kein Weg an einer massiven Verlagerung vorbei, vor allem auf den LV.	keine Annahme	Beim erwähnten Ziel handelt es sich um ein inoffizielles Ziel, das dem Bund für die gesamtschweizerische Beurteilung der Agglomerationsprogramme mitgeteilt werden muss. Die Agglomeration hat sich nur ein qualitatives Ziel für den Modal-Split gesetzt. Die Ziele werden von der bei der Erarbeitung eingebundenen Arbeitsgruppe und Begleitgruppe sowie von den beteiligten Gemeinden und kantonalen Fachstellen gestützt.
GRÜNE URI	Hauptbericht	8.4 Handlungsbedarf Zusammenarbeit und Datengrundlagen (S. 105)	Das Verkehrsmonitoring ist durch ein dichtes Netz von Zählanlagen für den Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen.	Die Erreichung eines Modal-Split-Ziel ist nur kontrollierbar, wenn auch Daten erhoben werden, welche die Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs messen. Es gibt heute entsprechende technische Anlagen, die eine automatische Zählung ermöglichen.	Tlw. Annahme	Siehe Massnahme Z4.3
GRÜNE URI	Hauptbericht	A4 Übersicht Fussverkehrsschwachstellen (S.117)	Die T-30-Zone auf der Bahnhofstrasse Altdorf ist auf der ganzen Strecke von der Ankenwaage (Tellsgasse) bis zum Schulhaus Marianisten zu realisieren. Gemäss dem Hauptbericht soll die Verkehrsberuhigung nur vom Dorf bis zum Knoten Baumgartenstrasse/Birkenstrasse erfolgen.	Die Bahnhofstrasse ist auch ein wichtiger Schulweg, an dem mehrere Schulhäuser und Turnhallen liegen. Es ist unverständlich, dass genau dieser Abschnitt der Bahnhofstrasse ausserhalb der T30-Zone liegen soll. In der Botschaft des Regierungsrates an den Landrat vom 31.3.2015 zur Realisierung der WOV wurde versprochen, die Bahnhofstrasse ab Seedorferstrasse bis zur Tellsgasse mit T30 zu signalisieren: 7.2.4 Flankierende Massnahmen in Altdorf Bereits 2011 hatte der Gemeinderat von Altdorf den Verkehrsplan der Gemeinde überarbeitet. Der dabei ausgearbeitete Vorschlag, im Dorfzentrum eine Begegnungszone zu errichten, fand auch beim Gewerbe breite Zustimmung. Die FlaMa Altdorf innerorts sind wie folgt vorgesehen: • Die Schmiedgasse und die Tellsgasse (bis Polizeiposten) werden als Begegnungszone signalisiert und markiert. • Die Einfahrtsbereiche zur Begegnungszone (auf der Gotthardstrasse etwa ab Frauenkloster/auf der Tellsgasse ab der Herrengasse/auf der Bahnhofstrasse ab der Seedorferstrasse) werden als Tempo 30-Zonen signalisiert und markiert. • Der Rathausplatz wird ebenfalls als Begegnungszone signalisiert. Die Einführung einer Begegnungszone sowie der Tempo 30-Zone lassen sich ohne bauliche Massnahmen realisieren. Es braucht lediglich eine Anpassung der Signalisationen. Im Beschluss des Gemeinderates vom 7. März 2016 wurde, sachlich einzig richtig, ein	keine Annahme	Die Massnahmen im AP wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend ihrer Planung eingereicht. Die verlangte Anpassung entspricht nicht dem Planungs- bzw. Projektierungsstand und kann daher nicht aufgenommen werden. Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse in Altdorf (siehe C-Massnahmen) kann das Anliegen erneut geprüft werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
GRÜNE URI	Hauptbericht	A6 Teilstrategiekarten, Teilstrategie Landschaft (S. 132)	Im Bereich Schächenwald Motorfahrzeugkontrolle soll das nicht mehr verwendete Magazin rückgebaut werden, um eine Vernetzungsachse Schächenwald als Wildtierkorridor zu erstellen.	Der Schächenwald ist auf der Nordseite durch den Werkhof und die Motorfahrzeugkontrolle unterbrochen. Der Werkhof ist veraltet und wird in einem anderen Gebiet neu gebaut. Dies ergibt die Möglichkeit den Wald in diesem Gebiet zu schliessen. Für die Motorfahrzeugkontrolle soll ein neuer Standort gesucht werden, um auch dieses Grundstück naturnahe zu gestalten und den Waldgürtel zu schliessen.	Kenntnisnahme	Die Teilstrategiekarten geben keine konkreten Planungen wieder sondern bilden die allgemeinen Stossrichtungen ab. Die erwähnte Projektidee kann aber ggf. im Rahmen der Massnahme S4.4.3 geprüft werden.
GRÜNE URI	Hauptbericht	Thema Landschaft (S. 85, 104, 131, 132)	Zwischen Flüelen und Altdorf ist ein Wildtierkorridor auszuscheiden, welcher die Vernetzung der beiden Talseiten in Richtung West und Ost durchgehend ermöglicht.	Zwischen Flüelen und Altdorf entlang der Flüeler- und Gotthardstrasse sind beide Strassenseiten fast durchgehend bebaut. Für Wildtiere auf der Wanderung von Ost und West sind keine Möglichkeiten vorhanden sich verdeckt zwischen den Talflanken zu vernetzen. Im Bereich Moosbad im Gebiet des ehemaligen Militärszpitals kann jedoch ein Wildtierkorridor aufgebrochen werden. Ein Teil des Gebietes gehört der Gemeinde Altdorf. Es besteht aber die Gefahr, dass durch die Aufwertungsmassnahmen S4.3 die Möglichkeit eines Durchlasses verhindert wird.	Tlw. Annahme	Im Rahmen des AP können keine Wildtierkorridore ausgeschieden werden. Dies ist Sache des kant. Richtplans oder allfälligen kommunalen Planungen. Im AP4G wird als Massnahme aber die Erarbeitung eines Vernetzungskonzepts aufgenommen als Teil der Massnahme L4.1. Allfällige zusätzliche Korridore sind in diesem Rahmen zu prüfen.
GRÜNE URI	Hauptbericht	Thema Zusammenarbeit und Datengrundlagen (S. 87, 102, 105, 111, 145)	Es ist durch eine geeignete Kontrolle sicherzustellen, dass Bauprojekte und Planungen von Kanton und Gemeinden den Vorgaben und Zielsetzungen des Aggloprogramms entsprechen; dafür sind genügend personelle Ressourcen bereitzustellen.	Die schönsten Planungen nützen nichts, wenn die verantwortlichen Personen andere Zielsetzungen im Hinterkopf haben und nach diesen handeln. Als Beispiel sei der Kantonsbahnhof erwähnt, wo allein nach verkehrstechnischen Normen geplant wurde, die vom Aggloprogramm geforderte Aufenthaltsqualität (Hauptbericht S. 86) überhaupt nicht einbezogen wurde (Die Auflage des BAV zur Plangenehmigung für eine umfassende Umgebungsplanung ist auch ein neun Monate vor Eröffnung noch immer nicht angegangen worden; die Umsetzung wird deshalb nur noch in sehr eingeschränktem Ausmass möglich sein, weil dieses Thema nicht von Anfang an mitüberlegt wurde.	Tlw. Annahme	Mit dem Umsetzungscontrolling wird die Umsetzung der im AP definierten Massnahmen überprüft. Ebenso ist vorgesehen, dass die Umsetzung der ESP sowie der VQZ-Gebiete im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder Nutzungsplanungen überprüft wird. Die inhaltliche Überprüfung von sämtlichen Planungen und Projekten ist jedoch nicht Gegenstand des AP. Sie muss im Rahmen der entsprechenden Projekte und der vorgesehenen Bewilligungsverfahren erfolgen.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	6. Siedlungsmassnahmen S4.1 bis S4.5 (S.95ff)	Kommunale Steuerungsgrundlagen sind so zu gestalten, dass gemeinschaftlich kostenfrei nutzbare Frei- und Grünflächen innerhalb von Siedlungsquartieren bei jeder neuen Überbauung Pflicht sind.	Die Artenvielfalt muss auch innerhalb von Siedlungsquartieren gefördert werden. Durch die Bauweisen in den letzten Jahren ist enorm viel Lebensraum für Klein- und Kleinstlebewesen zu Gunsten von mehr Wohnfläche, Parkplätzen oder gepflegten Steingärten verschwunden. Hier gilt es dringend aktiv Gegensteuer zu geben.	Tlw. Annahme	Aussagen zu den Frei- und Grünflächen sind integraler Bestandteil der zu erstellenden Siedlungsleitbilder (siehe Massnahme S4.1). Weitergehende Aussagen oder grundeigentümergebundene Vorgaben sind Gegenstand der kommunalen Nutzungsplanungen.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	GV4.12 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime (S. 74)	Der Car-Abstellplatz Altdorf soll vom Winkel zum Gemeindehaus verlagert werden.	Die Car-Abstellplätze im Winkel waren bisher das grosse Hindernis auf dem Weg zu einer Verkehrsberuhigung auf dem Rathausplatz und einer anderen Verwendung des Winkel-Platzes. Und sie werden es ohne Gegenmassnahme weiterhin bleiben. Heute bietet sich die Möglichkeit, die Cars auf dem Parkplatz beim Gemeindehaus unterzubringen. Für die Personenwagen stehen in der Tiefgarage noch genügend Plätze zur Verfügung, die heute kaum genutzt werden. Busse der Auto AG, die heute ebenfalls gelegentlich im Winkel pausieren, werden dies zukünftig wohl beim Kantonsbahnhof machen. Der Fussweg vom Gemeindehausplatz zum Telldenkmal ist zumutbar und trägt dazu bei, den unteren Dorfteil etwas zu beleben.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (S. 85)	Vor der Schaffung eines Musterreglements über die Abstellflächen auf privatem Grund ist die gesetzliche Grundlage anzupassen.	Ein Musterreglement löst die Parkplatzfrage nicht, wenn die gesetzliche Grundlage PBG falsch ist. Die Pflicht zur örtlichen Verbindung zwischen Gebäude und Parkplatz ist aufzuheben. Sie führt heute dazu, dass es keine Gassen und Wege mehr gibt, die dem LV vorbehalten sind, der gefährliche und mit Emissionen verbundene MIV ist omnipräsent. Sinnvoller als Abstellplätze neben oder unter dem Haus wären Quartierparkhäuser direkt an Hauptstrassen abseits der Wohnsiedlungen. Mindestens sollte das Gesetz ausdrücklich autofreie Quartiere ermöglichen.	Tlw. Annahme	Das Agglomerationsprogramm muss sich an den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen orientieren. Sofern im Rahmen der Arbeiten zum Musterreglement Anpassungsbedarf an den gesetzlichen Grundlagen erkannt wird, so müssen die Änderungen über die vorgesehenen Prozesse initiiert und beschlossen werden.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	GV4.4 und GV 4.5 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld (S. 50 und 53)	Das Projekt Unterführung Schlossbergstrasse ist neu zu überdenken.	Das Projekt überzeugt nicht. Vom Langsamverkehr werden vor und nach der Unterführung Strassenquerungen verlangt. Für den MIV bleibt die bestehende Unterführung ein Engpass mit unübersichtlicher Einfahrt in die Gotthardstrasse. Sinnvoller schiene uns eine neue Unterführung für MIV und Velo vom Casino-Parkplatz aus, die auch LKW-tauglich sein könnte. Die bestehende Unterführung könnte dann für den Fussverkehr genutzt werden. Die unübersichtliche Einfahrt in die Gotthardstrasse in einer Steigung könnte vermieden werden. Denkbar wäre auch eine Lösung mit zwei Einbahntunnels (bestehend und neu), ergänzt durch eine Verlängerung der Personenunterführung im Bahnhof bis zur Schlossbergstrasse, um die bestehende Strassenunterführung zu entlasten. Denkbar wäre aber auch eine viel einfachere Einbahn-Lösung mit einer Lichtsignalanlage im bestehenden Strassentunnel.	Tlw. Annahme	Die Massnahme wurde durch die Gemeinde in Rücksprache mit der SBB angepasst.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (S. 147)	Die Entwicklung eines Konzeptes zur Förderung der Siedlungsökologie ist zu priorisieren und die nötigen personellen Ressourcen dafür zur Verfügung zu stellen.	Die Siedlungen im Perimeter des AP URT haben in den letzten Jahren massiv an Fläche zugenommen. Es ist wichtig, dass die Bedeutung der Siedlung als Raum für die Biodiversitätsförderung erkannt wird. Durch die anstehende innere Verdichtung wird es immer wichtiger, mit entsprechenden Massnahmen die restlichen Freiräume zu schützen, zu erhalten und deren Qualität zu steigern. Das Potenzial der Siedlungen als Lebensraum für viele Arten ist gross und wird immer wichtiger. Die zunehmenden Auswirkungen der Klimaveränderungen rücken dieses Thema stark in den Vordergrund. Darauf muss jetzt reagiert werden.	Annahme	Die Massnahme L4.1 ist als Sofortmassnahme ausgewiesen. Das Konzept zur Förderung der Biodiversität bildet den ersten Arbeitsschritt dieses Konzeptes.
GRÜNE URI	Massnahmendokumentation	L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri (S. 161)	Die Programmvereinbarung Natur und Landschaft ist für die Mitwirkung zugänglich zu machen.	Die Programmvereinbarung ist nicht in den Mitwirkungsunterlagen vorhanden.	keine Annahme	Die Programmvereinbarung wird grundsätzlich nicht veröffentlicht, da es sich um eine Vereinbarung zw. Bund und Kanton handelt. Die Abteilung Natur- und Landschaft des Amtes für Raumentwicklung gibt auf Anfrage jedoch gerne Auskunft über die Programmvereinbarung.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Korporation Uri	Massnahmendokumentation	GV4.6 Ried, Schattdorf: Rückwärtige Erschliessung und Aufwertung Fuss- und Veloverkehr	Die Korporation Uri ist mit dem grosszügigen Erschliessungskonzept nicht einverstanden, da dies zu viel Kulturlandverlust zur Folge hätte.	Die rückwärtige Erschliessung des Industrie- und Gewerbegebietes ist mit einem grossen Teil auf dem Eigentum der Korporation Uri vorgesehen.; Die Korporation Uri hat ihr Anliegen (Antrag) bei der Gemeinde Schattdorf schon mehrmals deponiert. Bis heute sind die Bedenken und Anliegen der Korporation Uri jedoch ignoriert worden. Die Korporation Uri als betroffene Grundeigentümerin wird sich deshalb gezwungen fühlen, ihre Einwände auf dem Rechtsweg einzufordern.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Projektkonkretisierung sind die Anliegen zwischen Gemeinde, Korporation Uri und Kanton zu besprechen und tragfähige Lösungen für alle Beteiligten zu erarbeiten. Es gilt festzuhalten, dass mit dem Agglomerationsprogramm die konkrete Linienführung noch nicht abschliessend festgelegt wird.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	9.3.2. Fuss- und Veloverkehr	Zusätzliche Massnahme: «In Gestaltungs- und Bebauungsplänen wird die Durchgängigkeit für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt.» (zuständig alle Gemeinden)	Insbesondere für den Fussverkehr ist die kleinräumige Durchgängigkeit von zentraler Bedeutung. Sie ermöglicht kurze Distanzen und macht den Fuss- und Veloverkehr attraktiv.	keine Annahme	Der Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich bei sämtlichen Planungen und Massnahmen des AP zu betrachten (siehe z. B. Massnahme Siedlungsleitbilder, S4.1). Es handelt sich dabei aber nicht um eine separate Massnahme, die im AP aufzunehmen ist.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel «allgemein»	Landschaftskonzept Schweiz muss im AP berücksichtigt und dies im Bericht schriftlich festgehalten werden.	Bei Bundesaufgaben ist das LKS verbindlich umzusetzen. Für das AP sind insbesondere die Sachziele Raumplanung, Landschaftspolitik und Verkehr zu berücksichtigen.	Tlw. Annahme	Die Ziele des LKS werden im AP (z. B. in den Zielen) berücksichtigt und unterstützen diese. Eine explizite Erwähnung der Ziele des LKS wird nicht als notwendig erachtet.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.2 Zukunftsbild	Der Begriff «Landschaftskammern» ist anzupassen.	Die Abgrenzung von Siedlung versus Landschaft ist überholt. Siedlungen sind integraler Teil der Landschaft. Und entsprechend ist Landschaft nicht auf das Gebiet ausserhalb des Siedlungsraums beschränkt. Dieser Auffassung der Europäischen Landschaftskonvention folgt auch das Landschaftskonzept Schweiz (LKS), welches als behördenverbindliches Konzept des Bundes für das AP 4G URT massgebend ist. Es ist von «Grün- und/oder Freiräumen» oder allenfalls von «offener Landschaft» zu sprechen anstelle von «Landschaftskammern».	Annahme	Punktuell angepasst. Der Begriff Landschaft wird vom Bund in seinen Vorgaben zum AP verwendet. Entsprechend orientiert sich das AP nach wie vor weitgehend an der "herkömmlichen" Landschaftsdefinition
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.2 Zukunftsbild	Der Begriff «Grüngürtel» ist zu streichen.	Der Begriff «Grüngürtel» ist in diesem Kontext irreführend. In den Abbildungen des AP URT sind die Grüngürtel jene Bereiche, die das Siedlungsgebiet umschliessen respektive den Beginn des steilen Terrains an den Hängen markieren. Was das Besondere dieser Gebiete sein soll wird auch aus der Legende nicht klar.	keine Annahme	Der Grüngürtel ist als Zielaussage zu verstehen (Zukunftsbild). Er verdeutlicht, dass auch in Zukunft ein klarer Übergang zwischen Talboden und den Hangkanten bestehen soll.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.2 Zukunftsbild	Abbildung 43 ist anzupassen	Es ist wichtig, dass zwischen Altdorf und Flüelen eine Zäsur in Form eines offenen Landschaftsraumes besteht. Abbildung 43 bleibt diesbezüglich zumindest unklar. Vielmehr scheint es, als ob sich die Siedlung durchgehend von Altdorf nach Flüelen erstreckt – wie in Abbildung 44 dargestellt.	keine Annahme	Die Abbildung gibt in diesem Bereich die heutige Struktur wieder. Der Siedlungsstreifen ist allerdings sehr schmal und stellenweise durchlässig. Eine Öffnung / Verbreiterung ist aktuell nicht vorgesehen. Eine diesbezügliche Anpassung des Zukunftsbilds ist <i>auf im nächsten AP aber zu prüfen</i>
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.2 Zukunftsbild	In den Abbildungen zum Zukunftsbild sind «grüne Adern» innerhalb der Siedlungskammern zu ergänzen.	Die ökologische Vernetzung innerhalb der Siedlung wird in «6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung» zwar angedeutet, ist jedoch weder in den Abbildungen noch derer Legende zu finden. Die ökologische Vernetzung ist auch in den Siedlungen – gerade im Zusammenhang mit der inneren Verdichtung – ein sehr wichtiges Anliegen und muss daher auch sichtbar gemacht werden.	keine Annahme	Ziele und Zukunftsbild sind gemeinsam zu lesen. Es können nicht sämtliche Elemente der Ziele auch räumlich im Zukunftsbild dargestellt werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.3 Ziele der Siedlungsentwicklung	Letzter Spiegelpunkt ist zu präzisieren: «Siedlung und offene Kulturlandschaft sind ...»	Siedlungen sind eine kulturelle Errungenschaft und können deshalb auch als «Kulturlandschaft» verstanden werden. Hier sind deshalb Begriffe wie «offene Kulturlandschaft» «Agrarlandschaft» oder «Landwirtschaftsgebiet», allenfalls «Kulturland» zu verwenden.	Annahme	
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.3 Ziele der Siedlungsentwicklung	Ein Spiegelpunkt ist zu ergänzen: «Das Siedlungsgebiet verfügt über ein nach Fahrgeschwindigkeiten abgestuftes Veloverkehrsnetz.»	Die Unterscheidung Fuss- und Veloverkehr greift zu kurz. Der Veloverkehr muss im Rahmen der Energiewende und des Klimaschutzes eine wichtige Rolle im Nahverkehr einnehmen. Die Zunahme des Veloverkehrs weist diesbezüglich in die richtige Richtung. Der Veloverkehr zeichnet sich speziell mit der wachsenden E-Mobilität jedoch je länger desto stärker durch sehr unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten aus. Dies führt vor allem innerorts zu Konflikten zwischen langsam und schnell fahrenden Velos, aber auch mit den Fussgängerinnen und Fussgängern. Der Veloverkehr ist daher bezüglich Geschwindigkeiten differenziert zu betrachten.	keine Annahme	Sicherheit des Veloverkehrsnetzes ist integraler Bestandteil der Velonetzplanung. Ein nach Fahrgeschwindigkeiten abgestuftes Veloverkehrsnetz ist derzeit nicht vorgesehen und wirtschaftlich vermutlich nicht umsetzbar. Entsprechend keine Aufnahme in Teilstrategien. Falls zukünftig ein Handlungsbedarf erkannt wird, können entsprechende Massnahmen ins AP aufgenommen werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.3 Ziele der Siedlungsentwicklung	Der zweite Spiegelpunkt ist zu ergänzen mit: «Die Grün- und Freiräume innerhalb der Siedlung sind vernetzt und durchziehen die Siedlung.»	Die Biodiversität innerhalb der Siedlung kann nur effektiv gefördert werden, wenn Grün- und Freiräume durchgehend vernetzt sind. Diese Forderung entspricht auch der Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) und der darin geforderten ökologischen Infrastruktur, die von den Kantonen auszuweisen ist.	Tlw. Annahme	Sinngemäss angepasst
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung	Dritter Spiegelpunkt umformulieren: Die produzierende Landwirtschaft [...] pflegt das «Kulturland». Oder: [...] pflegt die «traditionelle Kulturlandschaft».	vgl. Begründung zu Antrag 2 im Formular 2 (Ziele der Siedlungsentwicklung)	Annahme	Sinngemäss angepasst
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.5 Ziele der Verkehrsentwicklung	Zusätzlicher Spiegelpunkt: «Das Veloverkehrsnetz in der Agglomeration ist abgestuft für verschiedene Geschwindigkeiten angelegt.»	vgl. Antrag 1 Formular 2.	keine Annahme	Sicherheit des Veloverkehrsnetzes ist integraler Bestandteil der Velonetzplanung. Ein nach Fahrgeschwindigkeiten abgestuftes Veloverkehrsnetz ist derzeit nicht vorgesehen und wirtschaftlich vermutlich nicht umsetzbar. Entsprechend keine Aufnahme in Teilstrategien. Falls zukünftig ein Handlungsbedarf erkannt wird, können entsprechende Massnahmen ins AP aufgenommen werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 6.5 Ziele der Verkehrsentwicklung	Zusätzlicher Spiegelpunkt: «Verkehrsinfrastruktur ist so ausgestaltet, dass ökologische Vernetzung möglich ist.»	Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Hauptursachen für die Zerschneidung von Habitaten, speziell auch im Gebiet des unteren Reusstals. Dies soll in Zukunft nicht mehr geschehen. Mit der Realisierung der ökologischen Infrastruktur ist die ökologische Vernetzung sicherzustellen. Gefordert wird dies auch vom behördenverbindlichen Landschaftskonzept Schweiz (LKS): Ziel 10.A Landschaftsverträgliche Infrastrukturen und Ziel 10.E Reduktion der Trennwirkungen (vgl. auch Erläuterungsbericht)	Tlw. Annahme	Aussage ist in L1 (erster Spiegelpunkt) enthalten. Keine explizite Erwähnung bei Zielen für Verkehrsentwicklung.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.1 Teilstrategie für die Siedlungsentwicklung	S2, dritter Spiegelpunkt: anstatt «Umgebung» ist «Grün- und Freiräume» zu verwenden.	Es ist klar darzulegen, worum es eigentlich geht. Gemeint sind ja Grün- und Freiräume. Der Begriff «Umgebung» ist sehr unspezifisch.	Annahme	

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.1 Teilstrategie für die Siedlungsentwicklung	S2, letzter Spiegelpunkt ist zu ergänzen: «[...] Es werden organisatorische Strukturen geschaffen, damit die Siedlungsqualität eingefordert und langfristig realisiert werden kann.»	Die bestehenden Planungs- und Realisierungsprozesse für Bauprojekte sind nicht in der Lage die Siedlungsqualität sicherzustellen. Es braucht einen qualitätssichernden Prozess über alle Bereiche hinweg – beispielsweise durch einen «Kümmerer» oder Prozessbegleitungen. Dazu sind die entsprechenden Prozesse, aber auch Institutionen – idealerweise für die ganze Agglomeration – zu schaffen.	keine Annahme	Der Aspekt der Siedlungsqualität wurde an diversen Stellen bereits aufgenommen (siehe S4.1 oder Z4.1). Ein separates Konzept wird als weniger zielführend erachtet als die Behandlung der Siedlungsqualität im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder der Dialogplattform
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.1 Teilstrategie für die Siedlungsentwicklung	S3, erster Spiegelpunkt ergänzen: «Es wird auf die Siedlungsqualität geachtet.»	Der Begriff «Baulücke» ist sehr normativ. Er setzt voraus, dass sie geschlossen sein muss. Nicht jede «Baulücke» muss aber gefüllt werden. «Baulücken» tragen kontextbezogen ebenfalls zur Siedlungsqualität bei. Es sind dann Grün- und Freiräume, die gerade auch im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen wichtige Funktionen übernehmen können, beispielsweise als Brachfläche und vernetzt mit anderen Grün- und Freiräumen. Mit einer Strukturierung der Nutzungsintensität kann auf dieses siedlungsinterne Landschaftselement reagiert werden.	keine Annahme	Der Begriff Baulücke ist gemäss Raum+ definiert und beinhaltet unbebaute Flächen (< 2000 m2) in der Bauzone. Der Aspekt der Siedlungsqualität wird in S2 behandelt.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.1 Teilstrategie für die Siedlungsentwicklung	S2, Spiegelpunkt ergänzen: «Gewässer in den Siedlungen werden renaturiert, gegebenenfalls neu geschaffen und in ihrer ökologischen und Erholungsfunktion aufgewertet.»	Gewässer erfüllen auch in den Siedlungen wichtige Funktionen. Sie sind wichtige Elemente der ökologischen Infrastruktur, sorgen für ausgeglichenes Klima in den Siedlungsräumen und sind ein attraktives Landschaftselement, die die Landschaftsqualität der Siedlungen erhöht. Dies entspricht auch dem LKS.	Kenntnisnahme	Die Teilstrategien wurden gegenüber dem AP 3G geringfügig weiterentwickelt. Sie wurden auf das aktualisierte Zukunftsbild und den aktuellen Handlungsbedarf abgeglichen. Die Renaturierung von Gewässern wurde nicht als prioritärer Handlungsbedarf für das AP4G identifiziert. Falls zukünftig ein Handlungsbedarf erkannt wird, kann die Teilstrategie ins AP aufgenommen werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.1 Teilstrategie für die Siedlungsentwicklung	S4, letzter Spiegelpunkt: «Die historischen Ortskerne und ihre benachbarten Räume [...]»	Zur Erscheinung und der Qualität eines erhaltenswerten Gebäudes oder Ortskerns gehören auch die ihn umgebenden Gebäude.	keine Annahme	Wie weit die umgebenden Räume mitberücksichtigt werden müssen, ist im Einzelfall zu entscheiden. Eine generelle Aussage im AP wird als nicht als zielführend.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L2, dritter Spiegelstrich: streichen, eventualiter: - «Das intensiv genutzte Kulturland/Agrarland ...» anstelle «Die intensiv genutzten Kulturlandschaften ...»	Es ist hier nicht angezeigt, auf diese Weise die Intensivlandwirtschaft von ihren Verpflichtungen zur Förderung der Biodiversität zu entlasten. Die Biodiversität ist auf der ganzen Fläche zu fördern.; ; Zudem wird hier eigentlich vom intensiv genutzten «Kulturland/Agrarland» gesprochen und nicht von den «Kulturlandschaften» (vgl. Begründung zu Antrag 2 Formular 2)	Annahme	Text angepasst gemäss Eventualvorschlag
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, Spiegelstrich ergänzen: «Es wird eine leistungsstarke ökologische Infrastruktur sichergestellt.»	vgl. Begründung zu Antrag 2 Formular 4.	keine Annahme	Der Aspekt der ökologischen Infrastruktur wird in den Teilstrategien berücksichtigt, im Umfang wie dies von den beteiligten Akteuren aktuell auch getragen wird.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, Spiegelstrich ergänzen: «Es wird eine leistungsstarke ökologische Infrastruktur sichergestellt.»	Ökologische Infrastruktur bildet den Sammelbegriff (siehe LKS). Es ist Aufgabe der Kantone die ökologische Infrastruktur im Rahmen des Aktionsplan Biodiversität AP SBS sicherzustellen. Diese Vorgaben sind auch im AP 4G URT umzusetzen.	keine Annahme	Der Aspekt der ökologischen Infrastruktur wird in den Teilstrategien berücksichtigt, im Umfang wie dies von den beteiligten Akteuren aktuell auch getragen wird.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L2, erster Spiegelstrich: «Der offene Landschaftsraum ...» anstelle «prägende Kulturlandschaft»	vgl. Begründung Antrag 2 Formular 2.	keine Annahme	Die Aussage bezieht sich explizit auf das Kulturland, das in seiner Struktur im unteren Reusstal durchaus als landschaftsprägend betrachtet werden kann.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, vierter Spiegelstrich: «offene Kulturlandschaft» anstelle «Landschaft»	vgl. Antrag 2 Formular 2	keine Annahme	Die Teilstrategie bezieht sich nicht (allein) auf die offene Kulturlandschaft, sondern auf die Landschaft ganz allgemein
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L2, zusätzlicher Spiegelstrich: «Das Landwirtschaftsgebiet wird flächendeckend biologisch bewirtschaftet und stellt die ökologische Infrastruktur sicher.»	Es ist Aufgabe der Kantone die ökologische Infrastruktur im Rahmen des Aktionsplan Biodiversität AP SBS sicherzustellen. Diese Vorgaben sind auch im AP 4G URT umzusetzen.	keine Annahme	Eine flächendeckende biologische Bewirtschaftung kann nicht mittels Teilstrategien im AP initiiert werden. Der Aspekt der ökologischen Infrastruktur wird in den Teilstrategien berücksichtigt, im Umfang wie dies von den beteiligten Akteuren aktuell auch getragen wird.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	Titel vom L2: Landwirtschaftsgebiet landschaftlich aufwerten	vgl. Begründung Antrag 2 Formular 2.; ; Zudem ist die Formulierung der Aufwertung hier unspezifisch. Mit dem Zusatz «landschaftlich» wird präzisiert, was gemeint ist.	keine Annahme	Es geht nicht allein um eine landschaftliche Aufwertung, sondern auch punktuell um eine ökologische Aufwertung und eine Aufwertung im Sinne der Naherholung.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, zweiter Spiegelstrich: ergänzen durch «Vernetzungsachsen verschiedener Grösse und für verschiedene Tierarten»	In diesem Absatz ist unklar, welche Grösse von Vernetzungsachsen gemeint ist. Wichtig ist, dass auch kleinere Vernetzungsachsen innerhalb des Siedlungsgebiets sowie in der offenen Landschaft gemeint sein müssen.	keine Annahme	Es sind grundsätzlich alle Arten von Vernetzungsachsen gemeint. Die Formulierung "Vernetzungsachsen für Natur und Mensch" beinhaltet auch die verschiedenen Tierarten.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, zusätzlicher Spiegelstrich: Bei allen raumplanerischen Massnahmen sowie der Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen ist der Bodenschutz zu optimieren, das heisst Boden möglichst zu erhalten und die Bodenqualität bei der Planung zu berücksichtigen. Die verschiedenen Bodenleistungen sind zu schonen beziehungsweise zu fördern.	Die quantitative Erhaltung des Bodens und seiner Qualität ist zentrales Anliegen der Raumplanung. Sie muss als Aufgabe in alle Siedlungs- und Infrastrukturaufgaben einfließen.	Kenntnisnahme	Die Teilstrategien wurden gegenüber dem AP 3G geringfügig weiterentwickelt. Sie wurden auf das aktualisierte Zukunftsbild und den aktuellen Handlungsbedarf abgeglichen. Die Erhaltung des Bodens und seiner Qualität wurde nicht als prioritärer Handlungsbedarf für das AP4G identifiziert. Falls zukünftig ein Handlungsbedarf erkannt wird, kann die Teilstrategie ins AP aufgenommen werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	Begriff «Landschaft» ersetzen durch «Grün- und Freiräume».	vgl. Begründung zu Antrag 2 im Formular 2 (Ziele der Siedlungsentwicklung)	Tlw. Annahme	Punktuell angepasst. Der Begriff Landschaft wird vom Bund in seinen Vorgaben zum AP verwendet. Entsprechend orientiert sich das AP nach wie vor weitgehend an der "herkömmlichen" Landschaftsdefinition.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, Titel ändern: «Bodenqualität erhalten, Naturschutz und Ökologische Infrastruktur sicherstellen»	Ökologische Infrastruktur bildet den Sammelbegriff, siehe LKS, S. 51 Glossar. Es ist Aufgabe der Kantone die ökologische Infrastruktur im Rahmen des Aktionsplan Biodiversität AP SBS sicherzustellen. Diese Vorgaben sind auch im AP 4G URT umzusetzen.; ; Die quantitative Erhaltung des Bodens und seiner Qualität ist zentrales Anliegen der Raumplanung. Sie muss als Aufgabe in alle Siedlungs- und Infrastrukturaufgaben einfließen.	Tlw. Annahme	Ökol. Infrastruktur ergänzt. Bodenqualität ist in L2 berücksichtigt
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.2 Teilstrategien für die Landschaftsentwicklung	L1, zweiter Spiegelstrich, Ergänzung: Mittel- bis langfristig ist die Verbindung der beiden Talseiten wiederherzustellen.	Mit den beiden nationalen Infrastrukturen Bahn und Autobahn wurden die funktionalen Verbindungen zwischen den beiden Talseiten unterbrochen. Diese gilt es wieder herzustellen (im vollen Bewusstsein, dass dies eine technische Herausforderung darstellt und mit erheblichen Kosten verbunden ist).	Tlw. Annahme	Verbindung der Talseiten bereits enthalten. Formulierung ergänzt.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 7.3 Teilstrategien für die Verkehrsentwicklung	V6, Spiegelstrich ergänzen: «Es wird ein nach Fahrgeschwindigkeiten abgestuftes Veloverkehrsnetz angeboten, das auf verschiedene Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt ist.»	Unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Veloverkehr (E-Mobilität, Sportvelofahrten, Ausflugsfahrten, tägliches Pendeln) erfordern unterschiedliche Routen und Ausbaustandards bei den Velowegen. Die Generalisierung als «Veloverkehrsnetz» genügt nicht um eine effektive Veränderung des Modal Split zugunsten des Veloverkehrs zu erreichen.	keine Annahme	Sicherheit des Veloverkehrsnetzes ist integraler Bestandteil der Velonetzplanung. Ein nach Fahrgeschwindigkeiten abgestuftes Veloverkehrsnetz ist derzeit nicht vorgesehen und wirtschaftlich vermutlich nicht umsetzbar. Entsprechend keine Aufnahme in Teilstrategien. Falls zukünftig ein Handlungsbedarf erkannt wird, können entsprechende Massnahmen ins AP aufgenommen werden.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 8.1 Handlungsbedarf Siedlungsentwicklung	Zwischen dem dritten und vierten Absatz ein zusätzlicher Absatz mit Inhalt: «Klar definierte Verfahren zur Sicherung der Siedlungsqualität müssen institutionalisiert werden.»	Siedlungsqualität entsteht nicht von alleine. Sie muss von den zuständigen Behörden eingefordert werden.; vgl.: Sachziele Raumplanung, Erläuterungsbericht Landschaftskonzept Schweiz (LKS).	Tlw. Annahme	Der Aspekt der Siedlungsqualität wurde an diversen Stellen bereits aufgenommen (siehe S4.1 oder Z4.1). Ein separates Konzept wird als weniger zielführend erachtet als die Behandlung der Siedlungsqualität im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder der Dialogplattform.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 8.2 Handlungsbedarf Landschaftsentwicklung	Ergänzen: «Die entsprechenden Sachziele des Landschaftskonzept Schweiz (LKS) müssen in die Planung einfließen.»	Das LKS bildet eine wichtige Grundlage für Bundes- und Kantonsplanungen, wird im AP 4G URT jedoch nicht erwähnt. Als Konzept des Bundes ist das LKS behördenverbindlich und bei der Erarbeitung des AP 4G URT umzusetzen.	Tlw. Annahme	Die Ziele des LKS werden im AP (z. B. in den Zielen) berücksichtigt und unterstützen diese. Eine explizite Erwähnung der Ziele des LKS wird nicht als notwendig erachtet.
Landschaftsschutzverband Vierwaldstättersee, LSVV	Hauptbericht	Kapitel 9.1 Massnahmen für die Siedlungsentwicklung	Zusätzliche Massnahme: «Konzept zur Sicherung der Siedlungsqualität».	Es braucht ein Konzept, wie die Siedlungsqualitätssicherung institutionalisiert wird.	Tlw. Annahme	Der Aspekt der Siedlungsqualität wurde an diversen Stellen bereits aufgenommen (siehe S4.1 oder Z4.1). Ein separates Konzept wird als weniger zielführend erachtet als die Behandlung der Siedlungsqualität im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder der Dialogplattform.
Privat	Hauptbericht	5.4.8 Nationale Planungen (S. 69)	Anstelle der Projekts "NEAT in den Berg" soll das Projekt "A2 in den Berg" in Betracht gezogen werden.	Dank des leiseren Rollmaterials und baulicher Massnahmen hat der Bahnlärm merklich abgenommen. Andererseits ist der Lärm der A2 trotz Lärmschutzwänden und (gealtertem) Flüsterbelag mittlerweile so penetrant, dass das Gedröhne weit nach Altdorf hinein und in ganz Attinghausen hörbar ist. Mit einem Umfahrungstunnel hinter Seedorf und Attinghausen könnte dem Abhilfe geschaffen werden. Die Kosten wären vergleichbar, der Tunnelvortrieb einfacher dank felsigen Gesteins. Als völlig kostenlose und schnell zu realisierbare Massnahme zur Reduktion des durch die A2 verursachten Lärms könnte die Höchstgeschwindigkeit von heute 120 auf 100 km/h reduziert werden. Gleichzeitig liesse sich so der Schadstoffausstoss um ca. 20%	keine Annahme	Das Kapitel beschreibt die Planungen gemäss Sachplan Verkehr des Bundes. Mit dem AP können keine Anpassungen an Planungen des Bundes vorgenommen werden.
Privat	Massnahmendokumentation	FV4.2 Erstfeld: Neuer Fuss- und Veloweg Dayweg (1. & 2. Etappe)	Verlängerung neuer Fuss- und Veloweg Richtung Unterführung Garage Gisler/Walenbrunnen	Ich stelle den Antrag, den neuen Fuss- und Veloweg Dayweg bzw. die 2. Etappe vom Dayweg zur Wasserschäft im Rahmen einer (eventuellen) 3. Etappe von der Wasserschäft in Richtung Unterführung Garage Gisler/Walenbrunnen zu verlängern. Aufgrund des Brandes der Gewerbehalle und der damit freien Fläche in der Brämenhofstatt ergäbe sich derzeit eine derartige Möglichkeit.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
Sozialdemokratische Partei Uri	allgemein		Zusammen mit dem Einreichen des Agglomerationsprogramms beim Bund soll die Trägerschaft mit einer öffentlichen Medienmitteilung konkret aufzeigen, welche Anregungen aus der Mitwirkung eingeflossen sind.		Annahme	Alle Eingaben werden einzeln geprüft und - falls möglich - und sinnvoll - umgesetzt. Der Umgang mit den Anliegen wird dokumentiert.
Sozialdemokratische Partei Uri	allgemein		Für zukünftige Planungen und Agglomerationsprogramme sind bessere und geeignete Mitwirkungsverfahren zu wählen, die es der Bevölkerung und den Milizorganisationen erlauben, sich qualifiziert einzubringen.	Zudem hegen wir Zweifel, ob Rückmeldungen aus der Mitwirkung überhaupt ernsthaft eine Chance haben, ins Agglomerationsprogramm aufgenommen zu werden. Da die Frist für das Einreichen des Agglomerationsprogramms beim Bund am 15. Juni 2021 endet, ist kaum eine zeitliche Reserve vorgesehen, um Rückmeldungen auch wirklich zu berücksichtigen. Es beschleicht uns daher der Eindruck, dass es sich bei der Mitwirkung um eine Alibiübung handelt.	Kenntnisnahme	Die Frist für die Eingabe wurde bis September verlängert. Alle Eingaben werden einzeln geprüft und - falls möglich - und sinnvoll - umgesetzt. Der Umgang mit den Anliegen wird dokumentiert. Das AP stellt ein Koordinationsinstrument dar. Die Mitwirkung bei konkreten Planungen und Projekten erfolgt über dort vorgesehenen Verfahren. Weiter geben die RPAV vor, dass die betroffene Bevölkerung in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden muss und sich dazu äussern kann (Grundanforderung 1, S. 28). Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren).

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Sozialdemokratische Partei Uri	allgemein		<p>Wie einleitend erwähnt begrüßen wir den Ansatz des Agglomerationsprogramms, wonach Verkehr und Siedlungen aufeinander abgestimmt werden sollen. Die erarbeiteten Massnahmen erachten wir grundsätzlich als geeignet, um eine Entwicklung hin zu verdichtetem Bauen, einer Eingrenzung der Zersiedelung und einer Reduktion der Immissionen zu unterstützen. Die Massnahmen zur Förderung des Bus- und des Langsamverkehrs sowie Unterstützung von Tempo 30 innerorts sind richtig und zeitgemäss. Auch die Massnahmen zur Förderung von Trockensteinmauern sowie das neue Gerinne Schächen – Stille Reuss unterstützen wir als ökologisch und landschaftlich sehr sinnvoll.</p> <p>Insbesondere begrüßen wir auch, dass der Prozess für die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms über die Gemeindegrenzen hinweg stattfindet und das Untere Urner Reusstal als ein gemeinsamer Raum angeschaut wird. Wir sehen in einer solchen Zusammenarbeit ein grosses Potenzial, das mittel- bis langfristig zu einem Zusammenschluss der Gemeinden des Unteren Urner Reusstals führen kann. Davon würden auch weitere Bereiche neben der Raum- und Verkehrsplanung profitieren. Die in der Massnahme S4.4 explizit aufgeführten, partizipativen Dorfkern- resp. Zentrums-Entwicklungsprozesse sind aus unserer Sicht der richtige Ansatz für den Einbezug der Bevölkerung. Sie stehen im Kontrast zu der Mitwirkung auf Stufe Agglomerationsprogramm, die wir wegen ihrer Form, Umfang, Komplexität und den knappen Fristen als problematisch erachten (vgl. Antrag 1 und 2).</p> <p>Wir anerkennen die Bemühungen, durch das Ausarbeiten eines Agglomerationsprogramms der 4. Generation eine Mitfinanzierung von Massnahmen</p>		Kenntnisnahme	Das AP stellt ein Koordinationsinstrument dar. Es bildet zu einem wesentlichen Teil die bestehenden Planungen und konzeptionellen Überlegungen ab. Die Mitwirkung erfolgt über die in den konkreten Planungen und Projekte vorgesehenen Verfahren. Weichenstellungen sind entsprechend immer in den dafür vorgesehenen formellen Planungsinstrumenten oder Projekten abzubilden (Richtplan, Siedlungsentwicklungsstrategien, Nutzungsplanungen, etc.)
Sozialdemokratische Partei Uri	allgemein		Wir begrüßen das Agglomerationsprogramm grundsätzlich als gutes Instrument, um im gesamten und eng vernetzten Unteren Urner Reusstal eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über die Gemeindegrenzen hinweg anzustreben. Dabei stellt neben den erarbeiteten Massnahmen auch der Prozess selbst ein wichtiges Element dar. Leider zeigt die Art der nun vorliegenden Vernehmlassung, dass gerade bei der Mitwirkung noch erhebliches Potenzial brach liegt. Die umfangreichen und komplexen Unterlagen sind für Privatpersonen und Milizorganisationen kaum zu bearbeiten. Es stellt sich für uns daher die Frage, was man mit dieser Art der Mitwirkung bezwecken will. Wir bezweifeln, dass mit dem gewählten Vorgehen qualifizierte Rückmeldungen erfolgen. Es sind allenfalls finanziell oder personell gut dotierte Institutionen in der Lage, sich einzubringen. Das kann zu einer unerwünschten Verzerrung der Rückmeldungen führen. Wir befürchten, dass mit diesem Prozess Weichenstellungen für die Zukunft vorgenommen werden, zu denen keine fundierte Diskussion stattgefunden hat.		Kenntnisnahme	Das AP stellt ein Koordinationsinstrument dar. Es bildet zu einem wesentlichen Teil die bestehenden Planungen und konzeptionellen Überlegungen ab. Die Mitwirkung erfolgt über die in den konkreten Planungen und Projekte vorgesehenen Verfahren. Weichenstellungen sind entsprechend immer in den dafür vorgesehenen formellen Planungsinstrumenten oder Projekten abzubilden (Richtplan, Siedlungsentwicklungsstrategien, Nutzungsplanungen, etc.). Weiter geben die RPAV vor, dass die betroffene Bevölkerung in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden muss und sich dazu äussern kann (Grundanforderung 1, S. 28). Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren).
Sozialdemokratische Partei Uri	Hauptbericht	6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren (S. 88)	Für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind deutlich ambitioniertere Ziele und Massnahmen anzustreben. Der MIV-Anteil muss, insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, rascher und deutlicher gesenkt werden.	Insgesamt gehen die Ziele und Massnahmen in die richtige Richtung, sind jedoch zu wenig ambitioniert. Das zeigt sich exemplarisch an der Zielsetzung, dem MIV-Anteil von heute 55.5 % auf lediglich 50 % bis 2040 zu reduzieren.	keine Annahme	Beim erwähnten Ziel handelt es sich um ein inoffizielles Ziel, das dem Bund für die gesamtschweizerische Beurteilung der Agglomerationsprogramme mitgeteilt werden muss. Die Agglomeration hat sich nur ein qualitatives Ziel für den Modal-Split gesetzt. Die Ziele werden von der bei der Erarbeitung eingebundenen Arbeitsgruppe und Begleitgruppe sowie von den beteiligten Gemeinden und kantonalen Fachstellen gestützt.
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmendokumentation	2. Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FV)	Der Veloverkehr muss stärker gefördert werden. Dazu sind mindestens die folgenden Massnahmen aufzunehmen bzw. zu ergänzen: - Konkrete Umsetzung der Verbindung Schattdorf – Bahnhof Altdorf - Verbindliche Vorgaben an die Gemeinden zur Ausarbeitung von kommunalen Velowegen als Ergänzung zu den kantonalen Velo-Verbindungen gemäss Radwegkonzept. - Anbindung des kantonalen Radwegkonzepts an die kommunalen Velokonzepte und routen. - Vorgaben für eine E-Bike-Ladeinfrastruktur - Ergänzung der Massnahmen FV4.7 «EWA-Kurve Bürglen» um eine Lösung für den Veloverkehr (neben der aktuell lediglich auf Fussgänger ausgelegten Massnahme) - Höhere Gewichtung eines guten Anschlusses der Veloverbindungen in Richtung Schächental	Der Veloverkehr wird im Sinn des Radwegkonzepts weiter gefördert, was wir grundsätzlich begrüßen. Es fehlen jedoch wichtige Massnahmen, die zum Teil seit längerer Zeit diskutiert werden.	Tlw. Annahme	Gewisse Aspekte sind in den Massnahmen tlw. enthalten. Die Massnahmen wurden jedoch von Kanton und Gemeinden eingereicht und entsprechen den aktuellen Planungsständen. Die erwähnten Massnahmen sind aktuell nicht vorgesehen oder werden nicht im AP zur Mitfinanzierung aufgenommen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmendokumentation	3. Massnahmen Öffentlicher Verkehr	Mit neuartigen Angeboten soll das ÖV-Angebot auch auf Einfamilienhausquartiere ausgeweitet werden.	Der öffentliche Verkehr wird mit dem Agglomerationsprogramm weiter gefördert und führt insbesondere zu einer besseren Erschliessung dichter bebauter Gebiete. Die Siedlungsstruktur des Unteren Urner Reusstals weist jedoch auch grosse Gebiete mit weniger dichter Bebauung (Einfamilienhausquartiere) auf. Wir sehen hier ein Potenzial, um auch in diesen, mit klassischen Busverbindungen nur schwer erschliessbaren Gegenden, durch neuartige Angebote eine Anbindung ans ÖV-Netz zu erreichen. Damit wird man unter anderem dem Umstand gerecht, dass es viele Menschen gibt, die nicht auf ein Auto zurückgreifen können.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmendokumentation	6.2 Zukunftsbild (S. 79)	Die Gebiete mit «Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft» sollen weitgehend aus dem Zukunftsbild eliminiert werden. Dazu sind die Massnahmen zur Förderung einer höheren Dichte im Siedlungsgebiet und zur klaren Trennung zwischen Siedlung und Kulturland weiter auszubauen.	Das Zukunftsbild sieht in grossen Teilen ein «Geflecht aus Kultur- und Siedlungslandschaft» vor. Das entspricht weitgehend der heutigen Realität. Entsprechend offensichtlich sind auch die Nachteile dieser vermischten Nutzung: - Negativer Einfluss des Kulturlands auf die Siedlungsnutzung (Lärm, Gestank) mit erheblichem Konfliktpotenzial. - Kulturland weist wenig Erholungscharakter auf, da es der Bevölkerung nicht zur Verfügung steht. - Kulturland, im Unteren Urner Reusstal meist Wiesland, weist wenig ökologischen Wert auf. - Die Erschliessung der Siedlungsnutzung ist aufgrund der geringen Dichte sehr aufwändig und kostenintensiv. - Die geringe Dichte der Siedlungsnutzung erschwert eine ÖV-Erschliessung und führt zu mehr Autoverkehr.	keine Annahme	Das Geflecht entspricht der heutigen Realität und stellt eine räumliche Besonderheit der Agglomeration dar. Dieses soll erhalten werden, d.h. es soll keine Vergrösserung erfahren. Der Erhalt des Geflechts steht nicht im Widerspruch zur Verdichtung des Bestands.
Sozialdemokratische Partei Uri	Massnahmendokumentation	GV4.1 Einführung weitere Tempo-30-Zonen (Massnahmenpaket)	Die Tempo30-Zone soll auf den nördlichen Teil der Dorfstrasse Schattdorf ausgeweitet werden.	Die vorgesehenen Tempo30-Zonen erachten wir als wichtig, um den Verkehr in den Dorfkernen besser siedlungs- und umweltverträglich zu gestalten. Wir können jedoch nicht erkennen, weshalb in Schattdorf der nördliche Teil der Dorfstrasse davon ausgenommen werden soll. Dieser Abschnitt ist heute bereits von reiner Wohnnutzung umgeben und dem Lärm des Verkehrs ausgesetzt.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Das AP gibt die Projektierung gemäss Plänen der Gemeinde wieder. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
SVP Uri	allgemein		Die SVP Uri steht grundsätzlich hinter der Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 4. Generation. Die SVP Uri vertritt die Meinung, dass wir an diesem Programm nicht mehr viel ändern sollen, sondern erst mal abwarten sollen, wie viel Geld der Kanton Uri beim Bund abholen kann. Wir werten es positiv, dass für die Agglomeration Unteres Reusstal so viel Geld in den Kanton Uri fliessen soll. Wir möchten aber mit Nachdruck darauf hinweisen, dass die Seitentäler und die Urner Randregionen nicht vergessen gehen sollen in der Weiterentwicklung des Kantons Uri.		Kenntnisnahme	
SVP Uri	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV)	Verzicht auf Abklassierung der Hauptstrassen (HS) Schmiedgasse-Tellgasse und Kreisell „Schächchen“- Adlergarten	Die Hauptstrassen sind zu belassen, trotz der geplanten zusätzlichen Verbindung WOV. Mit der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung mit zusätzlichen Arbeitsplätzen (was wir sehr begrüßen) und der prognostizierten Bevölkerungszunahme im Urner Talboden wird es zwangsweise auch mehr Verkehr haben. Mit einer Abklassierung und zusätzlichen Flamas fördern wir nur neu unnötige Nadelöhre auf dem Urner Strassennetz.	keine Annahme	Die beschriebenen Anpassungen bzw. Abklassierungen entsprechen dem Projektierungsstand und wurden so beschlossen und bereits im AP 3G so aufgeführt.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein	Gemeinsame Erarbeitung	Die Online-Einreichung von Vernehmlassungen spart bei der Verwaltung sicherlich Arbeit und ist darum zu begrüßen. Nur funktioniert dies in der vorliegenden Form nur für Vernehmlassungen von Einzelpersonen. Organisationen müssen ihre Position gemeinsam erarbeiten können, was mit diesem Instrument nicht funktioniert. Daher haben wir die Anträge gemäss Ihrem Schema erarbeitet, aber nicht online eingereicht.		Kenntnisnahme	
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein	Rechtsgrundlagen	Alle Rechtsgrundlagen von Kanton und Gemeinden sind auf die Zielkonformität mit dem AP zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen und Lücken zu füllen.	Das AP propagiert Zielsetzungen und schlägt auf der planerischen bzw. baulichen Ebene Massnahmen vor zu Problemen, die teilweise durch die geltende Gesetzgebung (mit-) verursacht sind und sich weiter fortpflanzen werden, wenn die Ursachen nicht beseitigt werden. Ein Beispiel ist die Parkplatzerstellungspflicht in Artikel 85 PBG, welche dafür verantwortlich ist, dass der MIV zwangsläufig und immer mehr in allen kleinen Gassen und Wegen sowie mitten in den Wohnquartieren präsent ist und Wege, die für den Fuss- und Veloverkehr geeignet wären, schleichend entwertet, während andererseits die Vorschriften für Spielplätze (Art. 84) sehr schwach sind und Vorgaben für die Siedlungsökologie gänzlich fehlen. Ein anderes Problem liegt bei der fast systematischen Nicht-Umsetzung der Fusswegplanung gemäss KFWG (Art. 4) durch die Gemeinden und der diesbezüglichen Passivität des Kantons. Die Interessen der FussgängerInnen werden damit bei vielen Planungen einfach übersehen und damit übergangen. Ein drittes Beispiel ist das Steuergesetz, das durch den distanzabhängigen und unbegrenzten Pendlerabzug (Art. 31) Anreiz zu langen Fahrten mit dem MIV schafft, die nachträglich durch den Bau zusätzlicher Verkehrsinfrastrukturen wieder aufgefangen werden müssen. Das Strassengesetz (Art. 26) fordert zwar «umwelt-, ortsbild- und landschaftsschonend zu bauen», konkretisiert diese Anforderungen aber nicht, was dazu führt, dass letztlich beim Bau allein MIV-orientierte VSS-Normen massgebend sind.	keine Annahme	Das Agglomerationsprogramm muss sich an den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen orientieren. Änderungen an den erwähnten Rechtsgrundlagen müssen über die vorgesehenen Prozesse initiiert und beschlossen werden. In Bezug auf die PP-Situation wurde im Rahmen des AP Handlungsbedarf erkannt. Mit der Massnahme "Musterreglement über die Abstellflächen" wird dieser Handlungsbedarf im Rahmen der Möglichkeiten des Agglomerationsprogramms angegangen.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein	Vernehmlassungsfrist	Es war schon lange bekannt, dass der Kanton sich am Aggloprogramm der 4. Generation beteiligen will und die entsprechenden Anträge bis zu 15. Juni 2021 beim Bund einreichen muss. Mit einer guten Planung und genügend personellen Ressourcen sollte es möglich sein, auch für die Vernehmlassung genügend Zeit (mind. 3 Monate) einzuplanen und diese frühzeitig genug anzukündigen. Dass die Vernehmlassung in der Geschäftsplanung des RR nicht einmal erwähnt wurde und eine extrem kurz Frist angesetzt wurde, lässt befürchten, dass der RR an den Ergebnissen eigentlich gar nicht interessiert ist.		Kenntnisnahme	Die Frist für die Eingabe wurde bis September verlängert. Alle Eingaben werden einzeln geprüft und - falls möglich - und sinnvoll - umgesetzt. Der Umgang mit den Anliegen wird dokumentiert. Das AP stellt ein Koordinationsinstrument dar. Die Mitwirkung bei konkreten Planungen und Projekten erfolgt über dort vorgesehenen Verfahren. Weiter geben die RPAV vor, dass die betroffene Bevölkerung in geeigneter Weise über das Agglomerationsprogramm informiert werden muss und sich dazu äussern kann (Grundanforderung 1, S. 28). Die Form wird den Trägerschaften überlassen (z.B. Internetplattform, Informationsveranstaltung, schriftliches Mitwirkungsverfahren).
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein	Vernehmlassungsunterlagen	Es ist an sich vernünftig, keine Unterlagen auf Papier zu verschicken. Wenn diese aber wie im vorliegenden Fall viele Tabellen im Querformat aufweisen, sind sie am Bildschirm nur mit Halsverrenkung lesbar und bearbeitbar, das Ausdrucken wird auf die VernehmlasserInnen abgeschoben, aber nicht ein-gespart. Nützlich wäre auch, wenn man vom Inhaltsverzeichnis direkt auf die entsprechenden Seiten springen könnte (funktioniert nur in der Massnahmendokumentation).		Kenntnisnahme	Die Dateigrösse des Hauptberichts musste für das Aufschalten auf www.ur.ch verkleinert werden. Dabei sind jedoch die Verknüpfungen des Inhaltsverzeichnisses weggefallen und die Seiten im Querformat wurden gedreht, ohne dass es bemerkt wurde.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein		Der Bezug der Agglomeration URT zum Tessin soll auf Chancen und Risiken analysiert und mehr gewichtet werden.	Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels war der Kanton Tessin aus Sicht der Agglomeration URT weit weg. Uri hat sich nach Norden orientiert. Dies hat sich geändert. Weil bis jetzt das Zugangebot mit direkten IC-Verbindungen ins Tessin noch sehr klein.	Annahme	Die gute ÖV-Anbindung in Richtung Süden wurde als Stärke in der Situations- und Trendanalyse aufgenommen
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein		Die Klausenstrasse zwischen dem Knoten Mühlematt und dem Kreisel Kollegi sowie die Gotthardstrasse zwischen dem Kreisel Poli und dem Kreisel Schächen ist zu einer Tempo-30-Zone zu machen bzw. in die angrenzenden T30-Zonen einzubeziehen.	Die Verbindung von der Klausenstrasse zur Abzweigung der WOV weist nicht nur Überschreitungen der Lärmschutzwerte auf, sondern verzeichnet auch relativ viele Unfälle. An dieser ca. 700 m langen Strecke liegen neben der kantonalen Verwaltung die Mittelschule und ein Kindergarten, ein Einkaufszentrum und mehrere andere Geschäfte sowie ein halbes Dutzend Gastrobetriebe. Fast alle angrenzenden Strassen gehören bereits zu Tempo-30-Zonen. Die aktuelle Gesetzgebung erlaubt, auch verkehrsorientierte Strassen in solche Zonen aufzunehmen (vgl. die bekannten Bundesgerichtsurteile zu den Fällen Sumvitg, Münsingen und Sevogelstrasse Basel). Wenn andere Massnahmen keine Einhaltung der Lärmgrenzwerte versprechen, so muss ein Temporeduktion geprüft werden (BGE 1C_350/2019 zu einem Fall in Rümlang). Das Teilstück zwischen den Kreiseln Kollegi und Poli ist einzubeziehen, damit kein Anreiz geschaffen wird, durch das Dorfzentrum statt über die WOV zu fahren.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	allgemein		Der Dorfbach Altdorf ist als Gestaltungselement des Zentrums streckenweise freizulegen.	Schon vor langer Zeit wurde der Dorfbach, der von der Hellgasse zum Gemeindehausplatz mitten durch das Dorf fliesst, in den Untergrund verbannt. Waren früher noch die Platten sichtbar, unter denen er eingedolt ist, so ist er heute ausser beim Greinergässchen (Guckfenster) unsichtbar und nicht mehr zu hören. In vielen Städten werden alte Bäche heute vor allem in Fussgängerzonen als Gestaltungselement der Zentren genutzt (z.B. Aarau). Hier hätte auch Altdorf ein ungenutztes Potential. Denkbar ist auch eine oberirdische Umlegung auf andere zentrumsnahe und verkehrsberuhigte Strassen (z.B. Gitschenstrasse,	Kenntnisnahme	Die Massnahme wird nicht als AP-relevant eingestuft.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	4.3 Landschaft (S. 24)	Der Regierungsrat hat die nötigen Ressourcen für die Umsetzung und Erarbeitung der Konzepte «Aufwertung der Kulturlandschaft» und «Vernetzungskonzept» bereitzustellen.	Der Kanton Uri kommt im Bereich ökologische Infrastruktur dermassen ins Hintertreffen, dass er in den zukünftigen Programmvereinbarungen massiv weniger Geld für Massnahmen auslösen kann und die nötigen Massnahmen nicht ausführen kann.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	4.3 Landschaft (S. 24)	Die Ressourcen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz sind personell und/oder finanziell aufzustocken oder die Priorisierung der Projekte anzupassen.	Es genügt nicht festzustellen, dass Projekte mangels Personal nicht angegangen werden konnten. Da im zuständigen Amt auch andere Aufgaben mangels Personal nicht erledigt werden können (Fusswegplanung, Schutzreglemente) ist dringend Abhilfe zu schaffen. Wie im Bereich aufgezeigt sind die Ressourcen nicht vorhanden, um die aufgelisteten Massnahmen umzusetzen. Es ist Aufgabe der Regierung, die Ressourcen in den Bereichen anzupassen, wo man die Aufgaben nicht erfüllen kann. Das Agglomerationsprogramm ist als Gesamtkonzept mit verschiedenen Facetten anzuschauen. Wenn jedoch in bestimmten Bereichen die Ressourcen nicht bereitgestellt werden, um die Massnahmen umzusetzen, verliert das Agglomerationsprogramm als solches seine Berechtigung. Die Glaubwürdigkeit und die Ernsthaftigkeit des Agglomerationsprogramms sind in Frage gestellt.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	4.4 Massnahmen Verkehr (S. 29)	Seedorf soll als Kerngemeinde behandelt werden, nicht bloss als Gürtelgemeinde.	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Attinghausen und Seedorf nicht gleich eingestuft werden, sind doch beide Gemeinden ungefähr gleich gross und gleich weit vom Altdorfer Zentrum entfernt.	keine Annahme	Die Definition entspricht der offiziellen Definition des Bundesamts für Statistik
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	4.4 Massnahmen Verkehr (S. 29)	Der LV-Weg Altdorf – Schattdorf durch den Schächenwald ist zeitlich vorzuziehen; die Schächenquerung ist in den Bereich der WOV-Schächenbrücke zu verschieben, so dass die zeitliche Abhängigkeit vom Sprenstofflager umgangen werden kann.	Es gibt keinen zwingenden Grund, den Velo- und Fussweg vom Adlergarten zum Altdorfer Ringli auf der vorgesehenen Linie zu führen. Ebenso gut kann das sicherheitsmässig heikle Gebiet umfahren werden. Wir empfehlen eine Linienführung von der Rüttistrasse durch die Eyrütli (statt die Eygasse) zur WOV-Brücke und von dort zum Knoten Langmattgasse/Ringligasse. Von hier aus gibt es exzellente Velorouten durch die Zwerggasse zur Bruderklausenkirche, durch die Weltgasse und Gurtenmundstrasse zum Bahnhof, durch die Trögligasse und Attinghauserstrasse zum Berufsschulhaus und ins Dorfzentrum und durch Gründligasse und Kreuzgasse zum Dätwyler-Areal.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem aktuellen Planungsstand im AP eingereicht. Das AP gibt entsprechend die gemäss Kanton und Gemeinden vorgesehene Linienführung und Priorisierung wieder. Über das AP können keine Projektanpassungen vorgenommen werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.2.4 Frei- und Grünräume innerhalb der Siedlung (S. 40)	In Zentrumsnähe von Altdorf ist das Gelände für einen Stadtpark zu sichern.	Altdorf wird demnächst 10'000 EinwohnerInnen haben, die ganze Agglomeration gegen 30'000. Die im Hauptbericht erwähnten drei Naherholungsgebiete Reussdelta, Bodenwald und Schächenwald liegen peripher und sind bereits sehr stark genutzt bzw. eher übernutzt, was zu Konflikten mit dem Umweltschutz führt. Alle andern für die Erholung tauglichen Gebiete befinden sich am Berghang oder in der Höhe. Altdorf hat zwar noch einige landwirtschaftlich genutzt Grünflächen, aber wie im Bericht erwähnt keine, die öffentlich zugänglich sind (Hauptbericht S. 71). Aktuell scheinen nur noch wenige Flächen genügend zentrumsnah gelegen und die für einen Stadtpark nötige Fläche aufzuweisen: Lussermatte Grossutzigen, Ober Heiligkreuz, Vinzenzen Mätteli, Eppen Mätteli und etwas weiter aussen Hagen (angrenzend an die Sportanlagen Feldli und Hagen, verbindendes Element zwischen dem alten Zentrum und dem neuen ESP Kantonsbahnhof?), Klostermatt, Matte zwischen Vorstadt und Heilpädagogischem Zentrum). Um das Land zu sichern, muss sehr schnell eine Evaluation vorgenommen und das ausgewählte Land erworben werden.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.3.1 Landschafts- und Naturwerte (S. 45)	Die Pflanzung von Obstbäumen und einheimischen Hecken soll unabhängig von landwirtschaftlichen Tätigkeiten finanziell unterstützt werden.	Jahrelang wurde ausschliesslich landwirtschaftliche Betriebe für die Pflanzung von Obstbäumen unterstützt. Dies hat keine Wirkung gezeigt. Daher ist die Förderung von Gehölzstrukturen auch auf private Grundbesitzer und Organisation die nicht <u>direktzahlungsbererechtigt sind auszuweiten</u> .	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung ist aktuell nicht vorgesehen. Entsprechend wird dies im Agglomerationsprogramm nicht aufgenommen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.3.3 Naherholung und 5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung (S. 46, 72, 83, 107)	Im Reussdelta ist eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn zu erstellen.	Das Reussdelta wird als eines der drei Naherholungsschwerpunkte aufgeführt. Auf S. 72 wird beklagt: «Gebietsweise hohe Lärmbelastung durch Nationalstrasse für Naherholungsgebiete und Landschaft». Es fehlen jedoch entsprechende Massnahmen. Da die Lärmschutzverordnung keine Vorschriften für die Lärmreduktion in Erholungsgebieten vorsieht, ist das Aggloprogramm wohl das einzige Mittel, um vom Bund als Verursacher und Strasseneigner eine Mitfinanzierung einer solchen Massnahme zu erlangen.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Es ist nicht möglich mit dem AP dem Bund Kostenbeteiligungen für Massnahmen aufzuerlegen. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.3.4 Lärm- und Luftschadstoffbelastung (S. 47)	Die Einschätzung des Schienenlärms ist zu korrigieren.	In Erstfeld und Silenen ist der Schienenlärm seit der Eröffnung des GBT massiv zurückgegangen und gegenüber dem Strassenlärm vernachlässigbar. In Flüelen geht zwar immer noch der ganze Bahnverkehr durch das Dorf, der Lärm hat aber wegen den von der SBB getroffenen Massnahmen an Rollmaterial und Infrastruktur stark abgenommen; im Siedlungs-bereich (ausser an der Seestrasse) dominiert der Strassenlärm – trotz Umfahrungstunnel findet viel Sightseeing-Verkehr ohne wirtschaftlichen Nutzen durch das Dorf statt.	Annahme	Reduktion durch GBT bereits erwähnt, SBB-Rollmaterial und Infrastruktur aufgenommen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 51)	Die Gründe für die Verspätung der Busse sind genauer zu analysieren.	Persönliche Beobachtungen zeigen, dass die Busse oft schon bei der Abfahrt vom Ausgangspunkt zu spät sind. Dazu kommen Verspätungen aufgrund von Baustellen auf der Strecke, die nichts mit dem Verkehrsvolumen auf der Gotthardstrasse durch Altdorf zu tun haben. Die WOV wird nur einen Teil der Verspätungselemente eliminieren können und evtl. andere schaffen (z.B. bei den Knoten Fust oder Wysshus). Durch Fahrbahnhaltestellen kann sich der ÖV Verkehrslücken schaffen (wäre z.B. die Haltestelle Spital beim Unterheiligkreuz eine Fahrbahnhaltestelle, so würde sich ein allfälliger Rückstau hinter dem Bus in der Flüelerstrasse bilden und	Kenntnisnahme	Das AP fasst den ausführlichen Analysebericht zusammen. Die ÖV-Situation / Busangebot ist insbesondere abhängig vom künftigen Buskonzept. Die Verspätungssituation kann nach dessen Einführung erneut analysiert und beurteilt werden, um so einen weitergehenden Handlungsbedarf zu identifizieren.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.1 Motorisierter Verkehr (MIV) (S. 52)	Es ist ein umfassendes Parkplatz-Monitoring in Altdorf zu installieren.	Der Bericht behauptet, die Altdorfer Parkplätze seien vor allem an den Wochenenden stark belastet. Dies stimmt nicht mit den persönlichen Beobachtungen überein. Viel-mehr scheinen die AutomobilistInnen die unterirdischen Parkplätze zu meiden und besetzen ausschliesslich die oberirdischen, was einen falschen Eindruck vermittelt. Zudem hat Altdorf mit der Tiefgarage Gemeindehausplatz gerade viele zusätzliche Parkplätze geschaffen. Total stehen laut Website der Gemeinde heute 20 Parkplätze mit total 1100 Parkfeldern zur Verfügung, was verglichen mit Zentren ähnlicher Grösse sehr hoch ist. Die Aufblähung des PP-Angebots wirkt sich gegen einen besseren Modal-Split aus.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Ein PP-Monitoring ist aktuell nicht vorgesehen. Nach Einschätzung des Analyseberichts liegen ausreichend Zahlen zum PP-Angebot im Zentrum vor.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.2 Öffentlicher Verkehr (S. 54)	Die Bushaltestelle Ruberst/Neuland ist südlich des Kreisels mit zwei Haltekanten für die Linie 404 zu ergänzen.	Die Bushaltestelle Ruberst wurde zur Bedienung der Buslinie 402 Altdorf – Attinghausen und umgekehrt gebaut. Inzwischen gibt es aber auch die Linie 404 Seedorf – Attinghausen - Schattdorf Rossgliessen. Wer vom Ruberst nach Schattdorf fahren will, um von dort z.B. nach Erstfeld umzusteigen, muss einen Umweg von fünf Minuten via Attinghausen Plätzli und Attinghausen Seilbahn auf sich nehmen, um anschliessend wieder beim Ruberst vorbei nach Schattdorf zu fahren. Das Gleiche gilt in umgekehrter Richtung. Das macht wenig Sinn und ist für die BenutzerInnen zudem mit einem höheren Tarif verbunden. Wir schlagen daher vor, beim Ruberst zwei weitere Haltekanten südlich des Kreisels Wysshus Ost (Walter Fürst) einzuplanen, um das Arbeitsplatzgebiet Neuland, Merck etc. und das Wohngebiet Brestenegg besser zu erschliessen und die neue Buslinie attraktiver zu machen. Es ist genügend Platz vorhanden. Allenfalls könnte sogar die alte Unterführung der Attinghauserstrasse als direkter Fussweg Richtung Attinghausen reaktiviert werden.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Die hier beschriebene Massnahme ist aktuell von Kanton und Gemeinden nicht vorgesehen. Bei Bedarf kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.3 Fussverkehr (S. 59)	Die Erschliessung des Gebiets Rossgliessen soll von der Militärstrasse her erfolgen, die mit einem Kreisel an die Gotthardstrasse anzuschliessen ist (Kreisel Texaid). Die rückwärtige Erschliessung des Gewerbegebiets Ried soll von der Riedstrasse her erfolgen. In der Verlängerung der Riedstrasse soll eine Velobrücke über die Stille Reuss realisiert werden. Die geplanten verkehrintensiven Einrichtungen im Gebiet Rossgliessen (der Werkhof des Kantons gehört wohl nicht dazu...) sollen von Anfang an auf den ÖV ausgerichtet werden.	Das Projekt GV 4.7 bedeutet eine doppelte Verschlechterung für Velos: Vom den Riedstrasse kann man nicht mehr auf dem direkten Weg zur Umfahrungsstrasse gelangen, sondern muss einen Umweg zum Kreisel Rossgliessen fahren. Die neue Erschliessungsstrasse Rossgliessen unterbricht die Veloroute (immerhin eine Velohauptroute) entlang der Stillen Reuss nochmals, nachdem der Radweg bereits bei der Kastelen unterbrochen wird (der Kanton lehnte damals den VCS-Vorschlag einer Unterführung für Velos unter der neuen Brücke ab).	keine Annahme	Im Rahmen der vertieften Betrachtungen zur Erschliessung des Gebiets Rossgliessen wurden die Alternativen zum Kreisel Rossgliessen verworfen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten (S.66)	Homeoffice bzw. Village-Office sollen gezielt gefördert werden.	Aggloprogramme beschäftigen sich vor allem mit Verkehr. Verkehr ist grösstenteils Pendlerverkehr, sei es innerhalb des Kantons oder von Uri in andere Kantone. Durch die Förderung von Homeoffice und Village-Office oder ähnlichen Modellen der Arbeit nahe dem Wohnort können unnötige Arbeitswege verhindert und damit die Verkehrsinfrastrukturen entlastet und Kosten für den ÖV eingespart werden.	keine Annahme	Es handelt sich um ein relativ neues Phänomen, dessen Auswirkungen erst jetzt ersichtlich werden. Es ist zu prüfen, ob im Rahmen des AP5G ein entsprechendes Ziel aufgenommen werden kann.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.7 Pendler- und Mobilitätsverhalten (S.67 und 105)	Das Verkehrsmonitoring ist durch ein dichtes Netz von Zählanlagen für den Fuss- und Veloverkehr zu ergänzen.	Die Erreichung eines Modal-Split-Ziel ist nur kontrollierbar, wenn auch Daten erhoben werden, welche die Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs messen. Es gibt heute entsprechende technische Anlagen, die eine automatische Zählung ermöglichen.	Tlw. Annahme	Siehe Massnahme Z4.3
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.4.8 Nationale Planungen (S. 69)	Es ist mit geeigneten Massnahmen insb. auf der heutigen Axenstrasse dafür zu sorgen, dass das die Verkehrsfrequenzen am Axen trotz Neuer Axenstrasse nicht zunehmen.	Es erstaunt, dass das Verkehrsaufkommen am Kreisel Flüelen steigen soll, ob-wohl die Neue Axenstrasse angeblich keinen Kapazitätsausbau bringt.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend dem Handlungsbedarf und den Strategien im AP eingereicht. Die hier beschriebene Massnahme ist aktuell von Kanton und Gemeinden nicht vorgesehen. Bei der Axenstrasse handelt es sich darüber hinaus um eine Bundesmassnahme, die mit dem AP nicht beeinflusst werden kann.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	5.6 Fazit Situations- und Trendanalyse (S. 71)	Es ist im Gebiet Werkmatt ein UKV-Terminal zu schaffen.	Der Güterverkehr wird nur an einer Stelle im Hauptbericht erwähnt. Es wird davon ausgegangen, dass WOV und Halbinschluss Altdorf Süd das Thema erledigen. Güter werden aber nicht nur innerhalb der Agglomeration bewegt, sie kommen von weiter entfernten Orten oder werde dorthin transportiert. Im Sinne der Klima- und Energiepolitik ist darum eine Verlagerung auf die Eisenbahn anzustreben. Mit dem Agglomerationsprogramm sollte deshalb die Schaffung eines kleinen UKV-Terminals im Industriegebiet Werkmatt angestossen und realisiert werden, der – analog zum Kantonsbahnhof - als Hub für die ganze Agglomeration dient. In diesen könnten auch die Posttransporte oder die Kies- und Schotterzüge integriert werden.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	6.4 Ziele der Landschaftsentwicklung (S. 85, 104, 131, 132)	Zwischen Flüelen und Altdorf ist ein Wildtierkorridor auszuscheiden, welcher die Vernetzung der beiden Talseiten in Richtung West und Ost durchgehend ermöglicht.	Zwischen Flüelen und Altdorf entlang der Flüeler- und Gotthardstrasse sind beide Strassenseiten fast durchgehend bebaut. Für Wildtiere auf der Wanderung von Ost und West sind keine Möglichkeiten vorhanden sich verdeckt zwischen den Talflanken zu vernetzen. Im Bereich Moosbad im Gebiet des ehemaligen Militärspitals kann jedoch ein Wildtierkorridor aufgebrochen werden. Ein Teil des Gebietes gehört der Gemeinde Altdorf. Es besteht aber die Gefahr, dass durch die Aufwertungsmassnahmen S4.3 die Möglichkeit eines Durchlasses verhindert wird.	Tlw. Annahme	Im Rahmen des AP können keine Wildtierkorridore ausgeschieden werden. Dies ist Sache des kant. Richtplans oder allfälligen kommunalen Planungen. Im AP4G wird als Massnahme aber die Erarbeitung eines Vernetzungskonzepts aufgenommen als Teil der Massnahme L4.1. Allfällige zusätzliche Korridore sind in diesem Rahmen zu prüfen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	6.6 Zielsetzungen zur Zusammenarbeit und Datengrundlagen (S. 87, 102, 105, 111, 145)	Es ist durch eine geeignete Kontrolle sicherzustellen, dass Bauprojekte und Planungen von Kanton und Gemeinden den Vorgaben und Zielsetzungen des Aggloprogramms entsprechen; dafür sind genügend personelle Ressourcen bereitzustellen.	Die schönsten Planungen nützen nichts, wenn die verantwortlichen Personen andere Zielsetzungen im Hinterkopf haben und nach diesen handeln. Als Beispiel sei der Kantonsbahnhof erwähnt, wo allein nach verkehrstechnischen Normen geplant wurde, die vom Aggloprogramm geforderte Aufenthaltsqualität (Hauptbericht S. 86) überhaupt nicht einbezogen wurde (Die Auflage des BAV zur Plangenehmigung für eine umfassende Umgebungsplanung ist auch ein neun Monate vor Eröffnung noch immer nicht angegangen worden; die Umsetzung wird deshalb nur noch in sehr eingeschränktem Ausmass möglich sein, weil dieses Thema nicht von Anfang an mitüberlegt wurde.	Tlw. Annahme	Mit dem Umsetzungscontrolling wird die Umsetzung der im AP definierten Massnahmen überprüft. Ebenso ist vorgesehen, dass die Umsetzung der ESP sowie der VQZ-Gebiete im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder Nutzungsplanungen überprüft wird. Die inhaltliche Überprüfung von sämtlichen Planungen und Projekten ist jedoch nicht Gegenstand des AP. Sie muss im Rahmen der entsprechenden Projekte und der vorgesehenen Bewilligungsverfahren erfolgen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	6.7 Ziele nach MOCA-Indikatoren (S. 88)	Das Modal-Split-Ziel ist ehrgeiziger zu formulieren. Dabei soll die Verlagerung vor allem auf den LV erfolgen.	Der Bericht sieht vor, den Modal-Split (MIV-Anteil) von heute 55 auf 50% zu reduzieren. Angesichts der Klimaproblematik ist dieser Zielwert völlig ungenügend. Das Umsteigen auf ÖV und LV ist bei weitem effizienter als die Förderung von E-Autos, die den Klimaausstoss unter dem Strich auch nur halbieren, aber nicht auf null reduzieren. Es führt also kein Weg an einer massiven Verlagerung vorbei, vor allem auf den LV.	keine Annahme	Beim erwähnten Ziel handelt es sich um ein inoffizielles Ziel, das dem Bund für die gesamtschweizerische Beurteilung der Agglomerationsprogramme mitgeteilt werden muss. Die Agglomeration hat sich nur ein qualitatives Ziel für den Modal-Split gesetzt. Die Ziele werden von der bei der Erarbeitung eingebundenen Arbeitsgruppe und Begleitgruppe sowie von den beteiligten Gemeinden und kantonalen Fachstellen gestützt.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	A4 Übersicht Fussverkehrsschwachstellen (S.117)	Die T-30-Zone auf der Bahnhofstrasse Altdorf ist auf der ganzen Strecke von der Ankenwaage (Tellschasse) bis zum Schulhaus Marianisten zu realisieren. Gemäss dem Hauptbericht soll die Verkehrsberuhigung nur vom Dorf bis zum Knoten Baumgartenstrasse/Birkenstrasse erfolgen.	Die Bahnhofstrasse ist auch ein wichtiger Schulweg, an dem mehrere Schulhäuser und Turnhallen liegen. Es ist unverständlich, dass genau dieser Abschnitt der Bahnhofstrasse ausserhalb der T30-Zone liegen soll. In der Botschaft des Regierungsrates an den Landrat vom 31.3.2015 zur Realisierung der WOV wurde versprochen, die Bahnhofstrasse ab Seedorferstrasse bis zur Tellschasse mit T30 zu signalisieren: 7.2.4 Flankierende Massnahmen in Altdorf Bereits 2011 hatte der Gemeinderat von Altdorf den Verkehrsplan der Gemeinde überarbeitet. Der dabei ausgearbeitete Vorschlag, im Dorfzentrum eine Begegnungszone zu errichten, fand auch beim Gewerbe breite Zustimmung. Die FlaMa Altdorf innerorts sind wie folgt vorgesehen: • Die Schmiedgasse und die Tellschasse (bis Polizeiposten) werden als Begegnungszone signalisiert und markiert. • Die Einfahrtsbereiche zur Begegnungszone (auf der Gotthardstrasse etwa ab Frauenkloster/auf der Tellschasse ab der Herrengasse/auf der Bahnhofstrasse ab der Seedorferstrasse) werden als Tempo 30-Zonen signalisiert und markiert. • Der Rathausplatz wird ebenfalls als Begegnungszone signalisiert. Die Einführung einer Begegnungszone sowie der Tempo 30-Zone lassen sich ohne bauliche Massnahmen realisieren. Es braucht lediglich eine Anpassung der Signalisationen. Im Beschluss des Gemeinderates vom 7. März 2016 wurde, sachlich einzig richtig, ein	keine Annahme	Die Massnahmen im AP wurden von Kanton und Gemeinden entsprechend ihrer Planung eingereicht. Die verlangte Anpassung entspricht nicht dem Planungs- bzw. Projektierungsstand und kann daher nicht aufgenommen werden. Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Bahnhofstrasse in Altdorf (siehe C-Massnahmen) kann das Anliegen erneut geprüft werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	A6 Teilstrategiekarten, Teilstrategie Landschaft (S. 132)	Im Bereich Schächenwald Motorfahrzeugkontrolle soll das nicht mehr verwendete Magazin rückgebaut werden, um eine Vernetzungsschleife Schächenwald als Wildtierkorridor zu erstellen.	Der Schächenwald ist auf der Nordseite durch den Werkhof und die Motorfahrzeugkontrolle unterbrochen. Der Werkhof ist veraltet und wird in einem anderen Gebiet neu gebaut. Dies ergibt die Möglichkeit den Wald in diesem Gebiet zu schliessen. Für die Motorfahrzeugkontrolle soll ein neuer Standort gesucht werden, um auch dieses Grundstück naturnahe zu gestalten und den Waldgürtel zu schliessen.	Kenntnisnahme	Die Teilstrategiekarten geben keine konkreten Planungen wieder sondern bilden die allgemeinen Stossrichtungen ab. Die erwähnte Projektidee kann aber ggf. im Rahmen der Massnahme S4.4.3 geprüft werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Hauptbericht	GV4.12 Rathausplatz, Altdorf: Anpassung Verkehrsregime (S. 74)	Der Car-Abstellplatz Altdorf soll vom Winkel zum Gemeindehaus verlagert werden.	Die Car-Abstellplätze im Winkel waren bisher das grosse Hindernis auf dem Weg zu einer Verkehrsberuhigung auf dem Rathausplatz und einer anderen Verwendung des Winkel-Platzes. Und sie werden es ohne Gegenmassnahme weiterhin bleiben. Heute bietet sich die Möglichkeit, die Cars auf dem Parkplatz beim Gemeindehaus unterzubringen. Für die Personenwagen stehen in der Tiefgarage noch genügend Plätze zur Verfügung, die heute kaum genutzt werden. Busse der Auto AG, die heute ebenfalls gelegentlich im Winkel pausieren, werden dies zukünftig wohl beim Kantonsbahnhof machen. Der Fussweg vom Gemeindehausplatz zum Telldenkmal ist zumutbar und trägt dazu bei, den unteren Dorfteil etwas zu beleben.	keine Annahme	Die Massnahmen wurden von Kanton und Gemeinden eingereicht. Die erwähnte Massnahme ist aktuell nicht vorgesehen. Im AP können nur ausreichend konkrete und umsetzungsfähige Massnahmen aufgenommen werden. Projektideen oder Visionen können dagegen nicht aufgenommen werden. Bei ausreichender Konkretisierung kann eine solche Massnahme ggf. in einem zukünftigen AP aufgenommen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	6. Siedlungsmassnahmen S4.1 bis S4.5 (S.95ff)	Kommunale Steuerungsgrundlagen sind so zu gestalten, dass gemeinschaftlich kostenfrei nutzbare Frei- und Grünflächen innerhalb von Siedlungsquartieren bei jeder neuen Überbauung Pflicht sind.	Die Artenvielfalt muss auch innerhalb von Siedlungsquartieren gefördert werden. Durch die Bauweisen in den letzten Jahren ist enorm viel Lebensraum für Klein- und Kleinstlebewesen zu Gunsten von mehr Wohnfläche, Parkplätzen oder pflegeleichten Steingärten verschwunden. Hier gilt es dringend aktiv Gegensteuer zu geben.	Tlw. Annahme	Aussagen zu den Frei- und Grünflächen sind integraler Bestandteil der zu erstellenden Siedlungsleitbilder (siehe Massnahme S4.1). Weitergehende Aussagen oder grundeigentümergebundene Vorgaben sind Gegenstand der kommunalen Nutzungsplanungen.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	GV4.16 Musterreglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (S. 85)	Vor der Schaffung eines Musterreglements über die Abstellflächen auf privatem Grund ist die gesetzliche Grundlage anzupassen.	Ein Musterreglement löst die Parkplatzfrage nicht, wenn die gesetzliche Grundlage PBG falsch ist. Die Pflicht zur örtlichen Verbindung zwischen Gebäude und Parkplatz ist aufzuheben. Sie führt heute dazu, dass es keine Gassen und Wege mehr gibt, die dem LV vorbehalten sind, der gefährliche und mit Emissionen verbundene MIV ist omnipräsent. Sinnvoller als Abstellplätze neben oder unter dem Haus wären Quartierparkhäuser direkt an Hauptstrassen abseits der Wohnsiedlungen. Mindestens sollte das Gesetz ausdrücklich autofreie Quartiere ermöglichen.	Tlw. Annahme	Das Agglomerationsprogramm muss sich an den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen orientieren. Sofern im Rahmen der Arbeiten zum Musterreglement Anpassungsbedarf an den gesetzlichen Grundlagen erkannt wird, so müssen die Änderungen über die vorgesehenen Prozesse initiiert und beschlossen werden.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	GV4.4 und GV 4.5 Unterführung Schlossbergstrasse, Erstfeld (S. 50 und 53)	Das Projekt Unterführung Schlossbergstrasse ist neu zu überdenken.	Das Projekt überzeugt nicht. Vom Langsamverkehr werden vor und nach der Unterführung Strassenquerungen verlangt. Für den MIV bleibt die bestehende Unterführung ein Engpass mit unübersichtlicher Einfahrt in die Gotthardstrasse. Sinnvoller schiene uns eine neue Unterführung für MIV und Velo vom Casino-Parkplatz aus, die auch LKW-tauglich sein könnte. Die bestehende Unterführung könnte dann für den Fussverkehr genutzt werden. Die unübersichtliche Einfahrt in die Gotthardstrasse in einer Steigung könnte vermieden werden. Denkbar wäre auch eine Lösung mit zwei Einbahntunnels (bestehend und neu), ergänzt durch eine Verlängerung der Personenunterführung im Bahnhof bis zur Schlossbergstrasse, um die bestehende Strassenunterführung zu entlasten. Denkbar wäre aber auch eine viel einfachere Einbahn-Lösung mit einer Lichtsignalanlage im bestehenden Strassentunnel.	Tlw. Annahme	Die Massnahme wurde durch die Gemeinde in Rücksprache mit der SBB angepasst.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (S. 147)	Die Entwicklung eines Konzeptes zur Förderung der Siedlungsökologie ist zu priorisieren und die nötigen personellen Ressourcen dafür zur Verfügung zu stellen.	Die Siedlungen im Perimeter des AP URT haben in den letzten Jahren massiv an Fläche zugenommen. Es ist wichtig, dass die Bedeutung der Siedlung als Raum für die Biodiversitätsförderung erkannt wird. Durch die anstehende innere Verdichtung wird es immer wichtiger, mit entsprechenden Massnahmen die restlichen Freiräume zu schützen, zu erhalten und deren Qualität zu steigern. Das Potenzial der Siedlungen als Lebensraum für viele Arten ist gross und wird immer wichtiger. Die zunehmenden Auswirkungen der Klimaveränderungen rücken dieses Thema stark in den Vordergrund. Darauf muss jetzt reagiert werden.	Annahme	Die Massnahme L4.1 ist als Sofortmassnahme ausgewiesen. Das Konzept zur Förderung der Biodiversität bildet den ersten Arbeitsschritt dieses Konzeptes.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri (S. 161)	Die Programmvereinbarung Natur und Landschaft ist für die Mitwirkung zugänglich zu machen.	Die Programmvereinbarung ist nicht in den Mitwirkungsunterlagen vorhanden.	keine Annahme	Die Programmvereinbarung wird grundsätzlich nicht veröffentlicht, da es sich um eine Vereinbarung zw. Bund und Kanton handelt. Die Abteilung Natur- und Landschaft des Amts für Raumentwicklung gibt auf Anfrage jedoch gerne Auskunft über die Programmvereinbarung.
VCS Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Uri	Massnahmendokumentation	Z4.1 Dialogplattform Agglomeration	Die Dialogplattform ist auf die beschwerdeberechtigten Organisationen auszudehnen.	Die nach FWG, NHG, USG und BehiG beschwerdeberechtigten Organisationen können wesentliches Knowhow beitragen. Ein früher Einbezug verkürzt die Realisierungszeit von Projekten. Im FWG ist sogar explizit eine Mitwirkung der Fachorganisationen statuiert (Art. 4 Abs. 3), die bisher nicht stattgefunden hat.	Tlw. Annahme	Die Dialogplattform dient nicht der Diskussion von konkreten Projekten sondern der Diskussion von ausgewählten Themen der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Die Beteiligten werden je nach Thema spezifisch einbezogen.
WWF Uri	allgemein		Der Dorfbach Altdorf ist als Gestaltungselement des Zentrums streckenweise freizulegen.	Schon vor langer Zeit wurde der Dorfbach, der von der Hellgasse zum Gemeindehausplatz mitten durch das Dorf fliesst, in den Untergrund verbannt. Waren früher noch die Platten sichtbar, unter denen er eingedolt ist, so ist er heute ausser beim Greinergässchen (Guckfenster) unsichtbar und nicht mehr zu hören. In vielen Städten werden alte Bäche heute vor allem in Fussgängerzonen als Gestaltungselement der Zentren genutzt (z.B. Aarau). Hier hätte auch Altdorf ein ungenutztes Potential. Denkbar ist auch eine oberirdische Umlegung auf andere zentrumsnahe und verkehrsberuhigte Strassen (z.B. Gitschenstrasse,	Kenntnisnahme	Die Massnahme wird nicht als AP-relevant eingestuft.
WWF Uri	Hauptbericht	4.3 Massnahmen Landschaft (S.24)	Der Regierungsrat hat die nötigen Ressourcen für die Umsetzung und Erarbeitung der Konzepte «Aufwertung der Kulturlandschaft» und «Vernetzungskonzept» bereitzustellen.	Der Kanton Uri kommt im Bereich ökologische Infrastruktur stark ins Hintertreffen, sodass er in den zukünftigen Programmvereinbarungen massiv weniger Geld für Massnahmen auslösen kann und die nötigen Massnahmen nicht ausführen kann. Die ökologische Infrastruktur ist ein Schwerpunkt Thema und absolut zentral für die Erhaltung der natürlichen Grundlage, Lebensräume und Artenvielfalt.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
WWF Uri	Hauptbericht	4.3 Massnahmen Landschaft (S.24)	Die Ressourcen im Bereich Natur- und Landschaftsschutz sind personell und/oder finanziell aufzustocken oder die Priorisierung der Projekte anzupassen.	Es genügt nicht festzustellen, dass Projekte mangels Personal nicht angegangen werden konnten. Da im zuständigen Amt auch andere Aufgaben mangels Personal nicht erledigt werden können (z.B. dringend nötige Schutzreglemente) ist dringend Abhilfe zu schaffen. Wie im Bereich aufgezeigt sind die Ressourcen nicht vorhanden, um die aufgelisteten Massnahmen umzusetzen. Es ist Aufgabe der Regierung, die Ressourcen in den Bereichen anzupassen, wo man die Aufgaben nicht erfüllen kann. Das Agglomerationsprogramm ist als Gesamtkonzept mit verschiedenen Facetten anzuschauen. Wenn jedoch in bestimmten Bereichen die Ressourcen nicht bereitgestellt werden, um die Massnahmen umzusetzen, verliert das Agglomerationsprogramm als solches seine Berechtigung. Die Glaubwürdigkeit und die Ernsthaftigkeit des Agglomerationsprogramm sind in Frage gestellt.	Kenntnisnahme	Mit der Programmvereinbarung mit dem BAFU stehen entsprechende Mittel zur Verfügung.
WWF Uri	Hauptbericht	5.3.1 Landschafts- und Naturwerte (S. 45)	Die Pflanzung von Obstbäumen und einheimischen Hecken soll unabhängig von landwirtschaftlichen Tätigkeiten finanziell unterstützt werden.	Jahrelang wurde ausschliesslich landwirtschaftliche Betriebe für die Pflanzung von Obstbäumen unterstützt. Dies hat keine Wirkung gezeigt. Daher ist die Förderung von Gehölzstrukturen auch auf private Grundbesitzer und Organisation die nicht direktzahlungsbererechtigt sind, auszuweiten.	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung ist aktuell nicht vorgesehen. Entsprechend wird dies im Agglomerationsprogramm nicht aufgenommen.
WWF Uri	Hauptbericht	A6 Teilstrategiekarten, Teilstrategie Landschaft (S. 132)	Im Bereich Schächenwald Motorfahrzeugkontrolle soll das nicht mehr verwendete Magazin rückgebaut werden, um eine Vernetzungsachse Schächenwald als Wildtierkorridor zu erstellen.	Der Schächenwald ist auf der Nordseite durch den Werkhof und die Motorfahrzeugkontrolle unterbrochen. Der Werkhof ist veraltet und wird in einem anderen Gebiet neu gebaut. Dies ergibt die Möglichkeit den Wald in diesem Gebiet zu schliessen. Für die Motorfahrzeugkontrolle soll ein neuer Standort gesucht werden, um auch dieses Grundstück naturnahe zu gestalten und den Waldgürtel zu schliessen.	Kenntnisnahme	Die Teilstrategiekarten geben keine konkreten Planungen wieder sondern bilden die allgemeinen Stossrichtungen ab. Die erwähnte Projektidee kann aber ggf. im Rahmen der Massnahme S4.4.3 geprüft werden.
WWF Uri	Hauptbericht	Thema Landschaft (S. 85, 104, 131, 132)	Zwischen Flüelen und Altdorf ist ein Wildtierkorridor auszuscheiden, welcher die Vernetzung der beiden Talseiten in Richtung West und Ost durchgehend ermöglicht.	Zwischen Flüelen und Altdorf entlang der Flüeler- und Gotthardstrasse sind beide Strassenseiten fast durchgehend bebaut. Für Wildtiere auf der Wanderung von Ost und West sind keine Möglichkeiten vorhanden sich verdeckt zwischen den Talflanken zu vernetzen. Im Bereich Moosbad im Gebiet des ehemaligen Militärszpitales kann jedoch ein Wildtierkorridor aufgebrochen werden. Ein Teil des Gebietes gehört der Gemeinde Altdorf. Es besteht aber die Gefahr, dass durch die Aufwertungsmassnahmen S4.3 die Möglichkeit eines Durchlasses verhindert wird.	Tlw. Annahme	Im Rahmen des AP können keine Wildtierkorridore ausgeschieden werden. Dies ist Sache des kant. Richtplans oder allfälligen kommunalen Planungen. Im AP4G wird als Massnahme aber die Erarbeitung eines Vernetzungskonzepts aufgenommen als Teil der Massnahme L4.1. Allfällige zusätzliche Korridore sind in diesem Rahmen zu prüfen.
WWF Uri	Hauptbericht	Thema Zusammenarbeit und Datengrundlagen (S. 87, 102, 105, 111, 145)	Es ist durch eine geeignete Kontrolle sicherzustellen, dass Bauprojekte und Planungen von Kanton und Gemeinden den Vorgaben und Zielsetzungen des Aggloprogramms entsprechen; dafür sind genügend personelle Ressourcen bereitzustellen.	Die schönsten Planungen nützen nichts, wenn die verantwortlichen Personen andere Zielsetzungen im Hinterkopf haben und nach diesen handeln. Als Beispiel sei der Kantonsbahnhof erwähnt, wo allein nach verkehrstechnischen Normen geplant wurde, die vom Aggloprogramm geforderte Aufenthaltsqualität (Hauptbericht S. 86) überhaupt nicht einbezogen wurde (Die Auflage des BAV zur Plangenehmigung für eine umfassende Umgebungsplanung ist auch ein neun Monate vor Eröffnung noch immer nicht angegangen worden; die Umsetzung wird deshalb nur noch in sehr eingeschränktem Ausmass möglich sein, weil dieses Thema nicht von Anfang an mitüberlegt wurde.	Tlw. Annahme	Mit dem Umsetzungscontrolling wird die Umsetzung der im AP definierten Massnahmen überprüft. Ebenso ist vorgesehen, dass die Umsetzung der ESP sowie der VQZ-Gebiete im Rahmen der Siedlungsleitbilder oder Nutzungsplanungen überprüft wird. Die inhaltliche Überprüfung von sämtlichen Planungen und Projekten ist jedoch nicht Gegenstand des AP. Sie muss im Rahmen der entsprechenden Projekte und der vorgesehenen Bewilligungsverfahren erfolgen.

Mitwirkungstabelle

Organisation	Dokument	Kapitel	Antrag	Begründung	Umgang	Begründung Umgang
WWF Uri	Massnahmendokumentation	6. Siedlungsmassnahmen S4.1 bis S4.5 (S.95ff)	Kommunale Steuerungsgrundlagen sind so zu gestalten, dass gemeinschaftlich kostenfrei nutzbare Frei- und Grünflächen innerhalb von Siedlungsquartieren bei jeder neuen Überbauung Pflicht sind.	Die Artenvielfalt muss auch innerhalb von Siedlungsquartieren gefördert werden. Durch die Bauweisen in den letzten Jahren ist enorm viel Lebensraum für Klein- und Kleinstlebewesen zu Gunsten von mehr Wohnfläche, Parkplätzen oder pflegeleichten Steingärten verschwunden. Hier gilt es dringend aktiv Gegensteuer zu geben.	Tlw. Annahme	Aussagen zu den Frei- und Grünflächen sind integraler Bestandteil der zu erstellenden Siedlungsleitbilder (siehe Massnahme S4.1). Weitergehende Aussagen oder grundeigentümergebundene Vorgaben sind Gegenstand der kommunalen Nutzungsplanungen.
WWF Uri	Massnahmendokumentation	L4.1 Erarbeitung Landschaftsentwicklungskonzept (S. 147)	Die Entwicklung eines Konzeptes zur Förderung der Siedlungsökologie ist zu priorisieren und die nötigen personellen Ressourcen dafür zur Verfügung zu stellen.	Die Siedlungen im Perimeter des AP URT haben in den letzten Jahren massiv an Fläche zugenommen. Es ist wichtig, dass die Bedeutung der Siedlung als Raum für die Biodiversitätsförderung erkannt wird. Durch die anstehende innere Verdichtung wird es immer wichtiger, mit entsprechenden Massnahmen die restlichen Freiräume zu schützen, zu erhalten und deren Qualität zu steigern. Das Potenzial der Siedlungen als Lebensraum für viele Arten ist gross und wird immer wichtiger. Die zunehmenden Auswirkungen der Klimaveränderungen rücken dieses Thema stark in den Vordergrund. Darauf muss jetzt reagiert werden.	Annahme	Die Massnahme L4.1 ist als Sofortmassnahme ausgewiesen. Das Konzept zur Förderung der Biodiversität bildet den ersten Arbeitsschritt dieses Konzeptes.
WWF Uri	Massnahmendokumentation	L4.4 Erarbeitung Naturschutzkonzept Uri (S. 161)	Die Programmvereinbarung Natur und Landschaft ist für die Mitwirkung zugänglich zu machen.	Die Programmvereinbarung ist nicht in den Mitwirkungsunterlagen vorhanden.	keine Annahme	Die Programmvereinbarung wird grundsätzlich nicht veröffentlicht, da es sich um eine Vereinbarung zw. Bund und Kanton handelt. Die Abteilung Natur- und Landschaft des Amtes für Raumentwicklung gibt auf Anfrage jedoch gerne Auskunft über die <u>Programmvereinbarung</u> .
WWF Uri	Massnahmendokumentation	Z4.1 Dialogplattform Agglomeration	Die Dialogplattform ist auf die beschwerdeberechtigten Organisationen auszudehnen.	Die nach FWG, NHG, USG und BehiG beschwerdeberechtigten Organisationen können wesentliches Knowhow beitragen. Ein früher Einbezug verkürzt die Realisierungszeit von Projekten. Im FWG ist sogar explizit eine Mitwirkung der Fachorganisationen statuiert (Art. 4 Abs. 3), die bisher nicht stattgefunden hat.	Tlw. Annahme	Die Dialogplattform dient nicht der Diskussion von konkreten Projekten sondern der Diskussion von ausgewählten Themen der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung. Die Beteiligten werden je nach Thema spezifisch einbezogen.