

Gemeinde Schattdorf

Planungsbericht

Verkehrsrichtplan Schattdorf

Kurzfassung

erarbeitet durch die Verkehrsrichtplankommission der Gemeinde Schattdorf und vom Gemeinderat beschlossen am:

4. April 2000

Inhalt

Auftrag	5
Verkehrsrichtplan	5
Ausgangslage	6
Situationsanalyse	7
Ziele der Verkehrsrichtplanung	9
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	9
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	13
Velo / Fussgänger	13
Anhang 1: Problemgebiete und Begehren aus der Bevölkerung	15
Anhang 2: Problemgebiete im Zusammenhang mit dem Zonenplan	17
Anhang 3: Prioritäten	18

Auftrag

1998 konnte die Gemeinde Schattdorf die Revision der Ortsplanung abschliessen. Als Bestandteil der Ortsplanung will die Gemeinde nun erstmals einen Verkehrsrichtplan erarbeiten.

An der Sitzung vom 17. Februar 1999 bestellte der Gemeinderat die Projektgruppe (Kommission) Verkehrsrichtplan Schattdorf.

Verkehrsrichtplan

Der Zweck eines Verkehrsrichtplanes besteht darin, bei Bauprojekten und Erschliessungsmassnahmen durch Koordination Fehlinvestitionen zu vermeiden. Der Verkehrsrichtplan hat in diesem Sinne eine gesamtheitliche verkehrliche Erschliessungsstruktur zu enthalten.

Der Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich; erst die Nutzungspläne (z.B. Zonenplan), welche sich zur Gewährleistung der Koordination, auf die Richtpläne stützen, sind für die Grundeigentümer verbindlich.

Vom Verkehrsrichtplan kann nur abgewichen werden, wenn sich neue Aufgaben stellen, die Verhältnisse geändert haben oder planerisch eine bessere Lösung aufgezeigt werden kann. Er ist periodisch zu prüfen und allenfalls zu überarbeiten.

Die Gültigkeitsdauer des Verkehrsrichtplanes umfasst abgestützt auf die Ortsplanung einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren.

Ausgangslage

Rechtliche Grundlagen	Obwohl in der neuen Bau- und Zonenordnung 98 der Verkehrsrichtplan als gemeindliches Planungsmittel nicht aufgeführt ist, ist sich der Gemeinderat bewusst, dass nur mit diesem Instrument eine längerfristig koordinierte Verkehrspolitik betrieben werden kann.
Ortsplanung Revision 1987/88	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bauzonenflächen sind nur zurückhaltend und auf den Bedarf abgestimmt zu erweitern. - Der Erhaltung der wertvollen Landwirtschaftsflächen ist bei der Erweiterung der Bauzonen grosse Priorität einzuräumen. Neueinzonungen im Talboden sind wenn möglich zu vermeiden. - Die bestehenden Bauzonen und Bauvolumen sind möglichst optimal auszunutzen. - Eine sinnvolle verdichtete Bauweise ist zu ermöglichen und zu fördern. - Der guten Quartiergestaltung und -erschliessung ist grosse Beachtung zu schenken. <p>Die auf diesen Zielsetzungen basierenden Zonenplanänderungen ergaben ein Fassungsvermögen für ca. 6000 Einwohner. Der Bedarf an Bauzonen wurde für rund 4800 - 4900 Einwohner geschätzt.</p> <p>Die Teilrevision umfasste u.a. folgende Bestandteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kleinere Anpassungen am Zonenplan Dorf sowie am Zonenplan Haldi - Grossflächige Änderungen der Zonenarten bei Industriezonen <p>Dies Anpassungen verändern kaum die Einwohnerkapazitäten der Bauzonen.</p>
Siedlungsplanung unteres Reusstal (1999)	<p>Der Arbeitsbericht fordert für das übergeordnete Infrastrukturelement Strasse und ÖV: "Das für die Erschliessung des Siedlungsraumes nötige Strassennetz ist zum Teil neu zu erstellen bzw. auszubauen und wo vorhanden den heutigen Anforderungen anzupassen. Dies hat als Ziel, eine massive und nachhaltige Entlastung der Hauptstrassen innerorts sowie für die Arbeitsplatzzentren und die Industriezone behinderungsfreie Zufahrten sicherzustellen. Siedlungs- und Arbeitsplatzzentren sind sowohl für den Individualverkehr, als auch für den ÖV gut zu erschliessen."</p>
Verkehrserhebungen und Verkehrsinfrastruktur Unteres Reusstal (SUR, 1998)	<p>Das Ergebnis der Analyse der bestehenden Strasseninfrastrukturen Verkehrserhebung vom September 1998 zeigt, dass der vorhandene motorisierte Verkehr in den Siedlungszentren weitgehend hausgemacht ist, da die N2 den Durchgangsverkehr bereits abgezogen hat. Viele kurze Fahrten bilden den Hauptanteil des Verkehrs.</p>

Eine weiträumige Umfahrung kann deshalb wenig zur Entlastung der bestehenden "alten Hauptachse" (Gotthardstrasse) beitragen. Es sind deshalb keine neuen Strassentrassen notwendig, sondern die vorhandene Strasseninfrastruktur ist neu zu organisieren.

Um das bestehende Strassennetz neu zu organisieren, empfiehlt die Arbeitsgruppe SUR folgende Ergänzungen an die Strasseninfrastrukturen:

1. Ein Halbanschluss an die N2 im Bereich Attinghausen / Altdorf und eine neue Unterführung Walter Fürst.
2. Siedlungsverträgliche Gestaltung der "alten Hauptachse" (Gotthardstrasse).

Situationsanalyse

Die in der Gemeinde Schattdorf am stärksten befahrenen Strassen sind: Gotthardstrasse, Rynächstrasse, Adlergartenstrasse und Dorfstrasse.

Verkehrsbelastungen

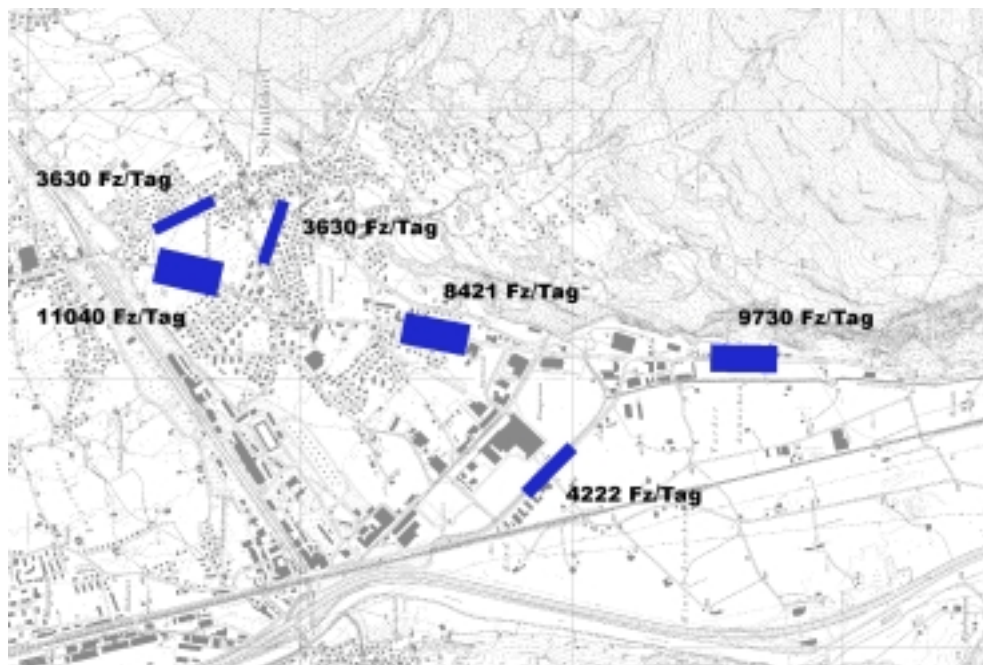


Abb. 4: Verkehrsbelastungen gemäss Lärmkataster Stand 1991

Öffentlicher Verkehr Zum Fahrplanwechsel 2000 / 2001. wurde von der Abt. öffentlicher Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kt. Uri parallel zur Bearbeitung des VRP Schattdorf ein neues ÖV-Konzept erstellt.

Die von den Buslinien abgedeckte Fläche (Fusswegdistanz ca. 300 - 400m) umfasst einen grossen Teil der überbauten Gebiete. Gemäss Erhebung der Abt. Öffentlicher Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion des Kt. Uri gehören die Haltestellen in Schattdorf zu den am stärksten frequentierten. Z.B. steigen an einem Werktag an der Haltestelle Schattdorf Drogerie 560 Personen ein und aus.

Parkierung Das Angebot an öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkplätze konzentriert sich in Schattdorf im Bereich Gemeindehaus, Luftseilbahn Haldi und beim Feuerwehrlokal. Beobachtungen zeigen, dass das Angebot für durchschnittliche Tage genügend ist. Bei grösseren Anlässen im Dorf wird das Parkplatzangebot knapp. Speziell trifft dies für die Problemorte Grundmatte und Dorfzentrum.

Velo- und Fussgängerverkehr Da sich in Schattdorf der Grossteil der öffentlichen Gebäude, wie Schulen, Gemeindehaus, Sporthalle, usw. auf der Ostseite der Gotthardstrasse befinden, müssen alle Bewohner aus dem westlich der Gotthardstrasse gelegenen Wohnquartieren eben diese heute stark befahrene Gotthardstrasse queren. Beim Mussigässli und beim Adlergarten sind verbesserte Querungsmöglichkeiten schon realisiert. Für Velofahrer sind entlang der Gotthardstrasse teilweise Radstreifen ausgewiesen. Zusätzlich ist der Reussdammweg als kantonaler Radweg ausgewiesen.

Unfallsituation Gemäss kantonaler Unfallstatistik liegen die Unfallschwerpunkte an der Gotthardstrasse (Knoten Umfahrungsstrasse und Adlergarten) sowie an der Umfahrungsstrasse (Rynächtstrasse) (Einmündung Verbindungsstrasse zur Militärstrasse). Auf den übrigen Strassen kann keine Häufung der Unfälle festgestellt werden. Speziell in den Quartieren sind kaum Unfälle registriert worden.

Ziel der Verkehrsrichtplanung

Die verkehrspolitische Haltung des Gemeinderates zielt darauf hin, die Wohnqualität und die Attraktivität der Gemeinde Schattdorf zu stärken. Daraus lässt sich folgendes Ziel formulieren:

Der Verkehr ist so abzuwickeln, dass die Belastungen und die negativen Auswirkungen für Bewohner von Schattdorf möglichst klein gehalten werden können.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Je nach Betrachtungsperimeter in der Gemeinde lassen sich für den Innerortsverkehr folgende Strategien entwickeln :

- innerhalb der Gemeinde: möglichst kurze und direkte Wege
Verkehrsfluss bei angemessener Geschwindigkeit verstetigen
- von / nach der Gemeinde: möglichst direkt auf das übergeordnete Netz leiten
Verkehrsfluss bei angemessener Geschwindigkeit verstetigen
- durch die Gemeinde: auf dem übergeordneten Netz führen

Kern dieser Strategie ist die Anpassung der Geschwindigkeiten im Dorf an die lokalen Verhältnisse. Tiefere Geschwindigkeiten bieten eine grössere Sicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, und einen geringeren Flächenbedarf. Damit wird der Freiraum geschaffen, die Strassenräume gestalterisch aufzuwerten oder die freierwerdenden Flächen anderen Nutzungen zuzuführen.

Das Strassennetz wird anhand der Strassenklassierungen strukturiert. Das heisst den Strassen werden Aufgaben zugewiesen, aufgrund welcher sich die Erscheinung der Strasse ableiten lässt.

In Schattdorf kann neben der Autobahn als Hochleistungsstrasse das Strassennetz in drei Hauptkategorien unterteilt werden: Hauptverkehrsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen.

**Strassennetz-
konzept**

**Strassen-
klassierungen**

- **Hochleistungsstrassen (HLS), Nationalstrassen**
- A2
- **Hauptverkehrsstrassen (HVS), Kantonsstrassen**
Sie bilden das eigentliche übergeordnete Strassenetz. Sie nehmen den Durchgangsverkehr auf. Als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist:
- Umfahrungsstrasse (Rynächtstrasse)
- **Hauptsammelstrassen (HSS), Kantonsstrassen und Gemeindestrassen**
Die Hauptsammelstrassen sammeln den Verkehr aus den verschiedenen Quartieren und führen ihn auf kurzem und direktem Weg auf die HVS. Im Volksmund werden sie als Hauptstrassen bezeichnet. Sie bilden als grobmaschiges Netz das Rückgrat des gemeindlichen Verkehrsnetzes. Als Hauptsammelstrassen klassiert sind:
bestehende Strassen
 - Gotthardstrasse
 - Adlergartenstrasse
 - Dorfstrasse
 - Militärstrasse
 - Verbindung Umfahrungsstrasse - Militärstrasse*neue Strassen*
 - Verbindung entlang Schächen von Schächenbrücke bis zu Walter Fürst
 - Verbindung Militärstrasse / Umfahrungsstrasse im Bereich Rossgiessen
- **Quartiersammelstrassen (QSS), Gemeindestrassen**
Die Quartiersammelstrassen dienen der innergemeindlichen Verbindung von grösseren Quartieren. Es sind Strassen die primär nutzungsorientiert sind, d.h. ihr Charakter wird von der umliegenden Nutzung bestimmt und nicht vom Verkehr, und daher sind auch gestalterische Massnahmen zur Reduktion der Attraktivität für den durchfahrenden Verkehr möglich. Als Quartiersammelstrassen klassiert sind:
- Rüttistrasse
- der Strassenzug Schulhausstrasse / Mühlegasse / Langgasse / Acherlistrasse
- **Erschliessungsstrasse I (ES), Gemeindestrassen und Privatstrassen**
Die Erschliessungsstrasse 1. Kategorie, im Volksmund als Quartierstrasse bezeichnet, dienen zur Groberschliessung der Quartiere. Sie gewährleisten, dass alle Gebiete der Gemeinde gut erschlossen sind. Als Erschliessungsstrasse I klassiert sind:
bestehende Strassen
 - Allmendstrasse
 - Wyergasse
 - Teifalgasse
 - Schulhausstrasse
 - Spielmattstrasse / Bötzlingerstrasse
 - Schachengasse
 - Riedstrasse
 - Haldistrasse*neue Strasse*
 - Rückwärtige Erschliessung des Gewerbes entlang der Umfahrungsstrasse
 - Erschliessung Breitrütti
- **Erschliessungsstrasse II (ES), Gemeindestrassen und Privatstrassen**
Die restlichen Strassen sind der Strassenklasse Erschliessungsstrasse II zugeordnet.

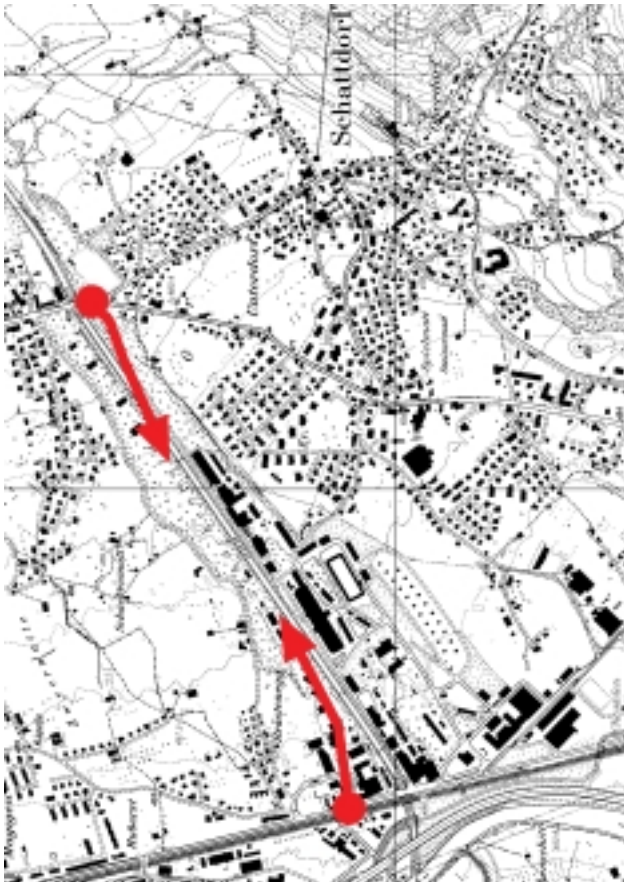
Alle gemeindlichen Strassen, welche der Klassen "Erschliessungsstrasse I" und höher zugeordnet sind, gehören zum Netz der Groberschliessung von Schattdorf.

**Strassen der
Groberschliessung**

Im Rahmen einer Neulancierung des Strassengesetzes des Kantons Uri ist das Netz der Groberschliessung nochmals zu überprüfen, inkl. Strassen der Klasse "Erschliessungsstrasse II".

Zur Erschliessung des SM-Areal für den motorisierten Individualverkehr legt die Gemeinde

Groberschliessung



im Verkehrsrichtplan die Anschlusspunkte beim künftigen Kreisel Schächenbrücke und beim Knoten Walter Fürst fest.

SM-Areal

Für die Gemeinde Schattdorf ist eine direkte Verbindung zukünftiger Kreisel Schächenbrücke bis Anschluss Knoten Walter Fürst von Bedeutung. Mit dem Ausbau der Unterführung Walter Fürst erhält sie, auch ohne Halbanschluss Attinghausen an die Autobahn, eine optimale Verbindung von und nach Norden.

Da die weiteren Tätigkeiten der SM das Queren ihres

Areals nicht zu lassen, ist die Linienführung der Verbindung gemeinsam mit dem Kanton und der Gemeinde Bürglen festzulegen.

Koexistenz / Verkehrsberuhigung

Massnahmen zur Realisierung der "Koexistenz" reichen von der Strassenraumgestaltung (z.B. für Strassenabschnitte) über bis zur Verkehrsberuhigung (z.B. für Quartiere).

Im Verkehrsrichtplan sind Zonen und Strassenabschnitte mit solchen Massnahmen definiert. Es sind dies:

- Zonen:
 - Gandrütli
 - Bötzingen / Spielmatt / Langgasse
 - Unterdorf und Grund
- Strassenabschnitte:
 - Gotthardstrasse zwischen Schächenbrücke und Militärstrasse
- Verkehrspforten:
 - Bei der Schächenbrücke und bei der Abzweigung zur Umfahrungsstrasse ist auf der Gotthardstrasse mit einem Verkehrskreisel eine Verkehrspforte vorzusehen. Diese könnten z.B. in die beiden geplanten Verkehrskreiseln integriert werden.
- Gestaltungspforten:
 - Ergänzend zu den Verkehrspforten sind auf der Gotthardstrasse mit gestalterischen Mitteln die Siedlungsrändern darzustellen, um den Fahrzeuglenkern die Einfahrt in Schattdorf zu verdeutlichen. Heute merkt man praktisch erst beim Adlergarten, dass man in Schattdorf ist.

Parkierung

Die heutige Parkplatzsituation in der Gemeinde Schattdorf ist nur bei grösseren Anlässen ungenügend, ansonsten kann immer ein Parkplatz gefunden werden. Daher wird im Rahmen des Verkehrsrichtplanes auf die Erweiterung des jetzigen und geplanten Parkpatzangebotes verzichtet. Dort wo Behindertenparkplätze fehlen sind solche anzuordnen.

Die öffentlichen Parkplätze sind:

bestehende Parkplätze

- Längsparkplätze Gotthardstrasse (Höhe Grünenwaldstrasse)
- Parkplätze Feuerwehrlokal (Allmendstrasse)
- Gemeindehaus
- Kirche
- Schulhaus / Bötzlingerstrasse

neue Parkplätze

- Parkplätze Sportanlage Grund

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Da Schattdorf an den Achsen mit dem "Schwerpunktangebot" liegt, wird es künftig bestens erschlossen. Das neue ÖV-Konzept bringt eine deutliche Steigerung des Angebotes gegenüber heute.

ÖV-Konzept

Schattdorf wird mit 2 Linien bedient: Linie ("Rote Linie") von (Flüelen) - Altdorf - Erstfeld und Linie ("Blaue Linie") von Flüelen - Schattdorf - Depot / Behinderten Werkstätte. Durch die Überlagerung der beiden Linien entsteht für das Dorf Schattdorf zu den Hauptverkehrszeiten ein Viertelstundentakt. Zusätzlich wird mit der blauen Linie auch die Behinderten-Werkstätte bedient, was eine deutliche Verbesserung ist.

Zur besseren Erschliessung der Gebiete entlang der Rüttistrasse ist die blaue Linie ab Adlergarten über die Rüttistrasse zur Behinderten-Werkstätte zu führen.

Die Genossenschaft Seilbahn Haldi betreibt zur Verbindung zum Haldi vom Dorfzentrum aus eine Seilbahn. Sie ist als Ergänzung zum Busangebot in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

Seilbahn Haldi

Das bestehende Industriegleis, welches entlang der Militärstrasse, das Industriegebiet bedient ist in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

Industriegleis

Velo / Fussgänger

Schächenwald

Das SM-Areal ist bis heute ein unüberwindbares Hindernis gewesen. Mit der Neustrukturierung des Areals bietet sich die Chance von der Eyrütti aus eine neue Velo- und Fussgängerverbindung vorzusehen.

Netzergänzungen

Breitrütti

Von Industriegebiet an der Militärstrasse führt heute ein Fussweg über die Breitrütti bis zur Gandrütti an der Gotthardstrasse, welcher im

Weingartenweg in Richtung Bötzingen weiterführt. Diese Verbindung ist auch als Radverbindung mit Mofaverbot zu öffnen.

Querverbindungen von der Rüttistrasse Als Ergänzung zur Verbindung Breitrütti ist für Fussgänger von der Rüttistrasse auf der Höhe Oelerrütti und auf der Höhe des Behindertenheims ein Verbindung festzulegen.

Stille Reuss Der Radweg entlang der Stillen Reuss wird bis zur Gotthardstrasse weiter geführt und in das gemeindliche Radwegnetz eingebunden.

Bahndamm Vom Kanton ist entlang dem Bahndamm von der Stillen Reuss bis zur Riedstrasse ein neuer Radweg geplant. Damit entsteht von Erstfeld her westlich der Bahn ein durchgehender Radwanderweg.

Veloabstellplätze An den gleichen Standorten wie die Autoparkplätzen sind genügend Veloabstellplätze anzubieten. Zusätzlich sind im Dorfzentrum Abstellplätze für Bike + Ride vorzusehen.

Anhang 1:

Problemgebiete und Begehren aus der Bevölkerung

Gebiet	Problembeschreibung
Acherlistrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Acherlistrasse Hauptzufahrt zum Wohngebiet Haldi • am Abend und an Wochenenden viele Velofahrer auf der Acherlistrasse • in Abschnitten ein wichtiger Schulweg • mehrheitlich sehr unübersichtliche private Ausfahrten
Leitgässli	<ul style="list-style-type: none"> • wichtiger Schulweg, jedoch im Winter bei Vereisung häufig nicht begehbar
Kirchgasse	<ul style="list-style-type: none"> • Einmündung in die Dorf- und Adlergartenstrasse unübersichtlich • wichtige Fusswegverbindung zu den Einkaufsmöglichkeiten im Dorf und zu den Wohngebieten am Hang • im Einmündungsbereich keine klare Führung für Fussgänger
Seilbahn Haldi	<ul style="list-style-type: none"> • Parkplatzsituation (Bewirtschaftung vorgesehen) • unklare Verkehrsführung auf dem Parkplatzareal
Dorfbachstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Parkplatzsituation • Konflikt zwischen Anlieferung Coop und parkierten Autos • kritische Situationen, wenn Autos zum Parkieren rangieren müssen (Auto - Fussgänger) • ungenügende Beleuchtung
Dorfkern	<ul style="list-style-type: none"> • grosse ungestaltete Verkehrsfläche • Standort Bushaltestelle
Grund / Allmendstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsführung vor dem Feuerwehrlokal • Parkplatzsituation • Zufahrt zu Sportanlagen und "Jugendlokal" • generelle Erschliessung Sportanlagen
Rüttistrasse / Eyrütti	<ul style="list-style-type: none"> • grosszügige Strassendimensionierung • Führung im Einmündungsbereich Eyrütti • Strasse hat Hauptstrassencharakter • Beleuchtung, eher für ausserorts • Zufahrt Sammelstelle
Rüttistrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessung für Industriebetriebe • anliegende Wohngebiete nicht spürbar • gefahrene Geschwindigkeiten • Verkehrsmenge • kein öffentlicher Verkehr • Zugang zur Behindertenwohnheim und -werkstätte
Umfahrungsstrasse (Rynächtstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> • Querung für Fussgänger • gefahrene Geschwindigkeiten • Erschliessung der Gewerbebauten • Einbindung des Radweges entlang der Stillen Reuss
Riedstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • schmale Flurerschliessungsstrasse • dient als Erschliessung der Raststätte • gefahrene Geschwindigkeiten • kreuzen kaum möglich • Radwanderweg • ungenügende Beleuchtung

Gebiet	Problembeschreibung
Schächenwald und Schächenbach	<ul style="list-style-type: none">• keine Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Velofahrer
Bötzlingerstrasse	<ul style="list-style-type: none">• dient als Schleichweg• Schulweg• Radweg• gefahrene Geschwindigkeiten
Schulhausstrasse	<ul style="list-style-type: none">• Standort Fussgängerstreifen im Einmündungsbereich• Schüler queren Mühlegasse auf der unteren Seite der Schulhausstrasse• Trottoir wird von Schüler kaum benutzt
Knoten Adlergarten	<ul style="list-style-type: none">• Lage Fussgängerstreifen

Anhang 2:

Problemgebiete im Zusammenhang mit dem Zonenplan

Gebiet	Problembeschreibung / Fragestellung
Sportanlagen	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung der Anlage durch ein Wohnquartier Bei grösseren Anlässen Emissionen
Industriezone Militärstrasse (Breitrüti)	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung der rückwärtigen Parzellen ungeklärt
Industriezone Rüttistrasse (verlängerte Militärstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> genügt die Erschliessung ab Militärstrasse?
SM - Areal	<ul style="list-style-type: none"> Wie sieht der spezielle Plan SM-Areal aus? Wie wird dieses grosse Areal erschlossen?
Schnittstellen zu VRP Altdorf	<ul style="list-style-type: none"> MIV (Motorisierter Individualverkehr) ÖV (Öffentlicher Verkehr) Fuss- und Radwege
Lage Haltestellen öV	<ul style="list-style-type: none"> Wie ist die Erschliessung der verschiedenen Gebiete? Wo sind Ergänzungen nötig
Fussweg- und Radwegnetz	<ul style="list-style-type: none"> Querungen Gotthardstrasse Führung entlang der Gotthardstrasse

Anhang 3:

Prioritäten

A = kurzfristig, sofort mit Planung beginnen

B = mittelfristig

C = langfristig, abhängig von übergeordneten Planungen

motorisierter Individualverkehr	Schwerpunkt	Priorität	gemeinsam zu bearbeiten mit	externe Partner
MIV1	Gestaltungsmassnahmen Gotthardstrasse	C		Kanton
MIV2	Verkehrsberuhigungsmassnahmen Rüttistrasse	A	MIV7, ÖV1, V/F1	
MIV3	Gestaltung Acherlistrasse	A		
MIV4	Gestaltung Dorfkern	B		
MIV5	Bötzlingerstrasse	B		
MIV6	Schulhausstrasse	A		
MIV7	Erschliessung des Areals Schächenwald	C	MIV2, ÖV1, V/F1	Kanton, Bürglen
MIV8	Parkplatzbewirtschaftung Parkplätze Grund / Dorfstrasse	B		

öffentlicher Verkehr	Schwerpunkt	Priorität	gemeinsam zu bearbeiten mit	externe Partner
ÖV1	Optimierung Erschliessung Rüttistrasse	A	MIV2, MIV7, V/F1	Kanton

Velo- und Fussgängernetz	Schwerpunkt	Priorität	gemeinsam zu bearbeiten mit	externe Partner
V/F1	Querung Schächenwald vorsehen	C	MIV2, MIV7, ÖV1	Bürglen, Kanton
V/F2	Ausbau Fussweg Breitrütti	B		
V/F3	Durchgangsrecht Oelerrütti sichern	B		
V/F4	Ausbau Radweg Stille Reuss	A		Kanton
V/F5	Querung Umfahrungstrasse planen	A		Kanton

