



Gemeinde
Erstfeld

Entwicklungskonzept ESP Gygen Entwurf

vom 21. März 2025



Fassung für die Öffentliche Mitwirkung

genehmigt vom Gemeinderat Erstfeld
am

Bearbeitung

Dario Zallot

BSc FHO in Raumplanung FSU

Bernadette Knörzer

BSc Stadtplanung, MSc Urbanistik

Matilde Negri

MSc ETH in Architektur

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Ortsplanungskommission der Einwohnergemeinde Erstfeld

Auftraggeberschaft

Einwohnergemeinde Erstfeld

Gotthardstrasse 99

Postfach

6472 Erstfeld

Titelbild: Metron

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Einleitung	4
1.2	Aufgabenstellung	4
1.3	Bearbeitungsperimeter	5
1.4	Mitwirkung	6
2	Positionierung	7
2.1	Zielsetzung für Entwicklungskonzept	8
3	Analyse	9
3.1	Siedlung	9
3.2	Freiraum / Landwirtschaft	15
3.3	Umweltschutz	16
3.4	Verkehr	17
3.5	Zusammenfassung	20
4	Variantenstudium	21
4.1	Morphologischer Kasten	21
4.2	Synthesevarianten	25
4.3	Entscheid Bestvariante	29
5	Entwicklungskonzept	30
5.1	Strategie	31
5.2	Erschliessung	36
5.3	Bebauung	42
5.4	Freiraum	47
5.5	Arbeitsplätze	50
6	Weiteres Vorgehen/Umsetzung	54
6.1	Zeitplan	54
6.2	Umsetzungsmassnahmen	55
	Anhang	64
	Anhang 1 – Entwicklungskonzept, Verkleinerung A3	64
	Anhang 2 – Querschnitte Erschliessungsstrassen Mst. 1:100	66
	Anhang 3 – Plan Raumbedarf Erschliessung, Verkleinerung A3	68
	Anhang 4 – Liste Grundeigentum	70

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung

Nördlich von Erstfeld befindet sich auf Höhe des Autobahnanschlusses das Gewerbegebiet Gygen. Das Gebiet tritt heute als lose Ansiedlung von unterschiedlichen gewerblich oder industriell tätigen Betrieben in Erscheinung. Die ersten Betriebe siedelten sich nach Fertigstellung der Autobahn, Ende der 1970er Jahre an. Anschliessend hat sich das Gebiet unstrukturiert weiterentwickelt. Neue Bauzonen wurden je nach Bedarf ausgeschieden. Die Erschliessung dieser Nutzungen erfolgte ebenfalls bedarfsgerecht und orientierte sich am ursprünglichen landwirtschaftlichen Strassen- und Wegenetz.

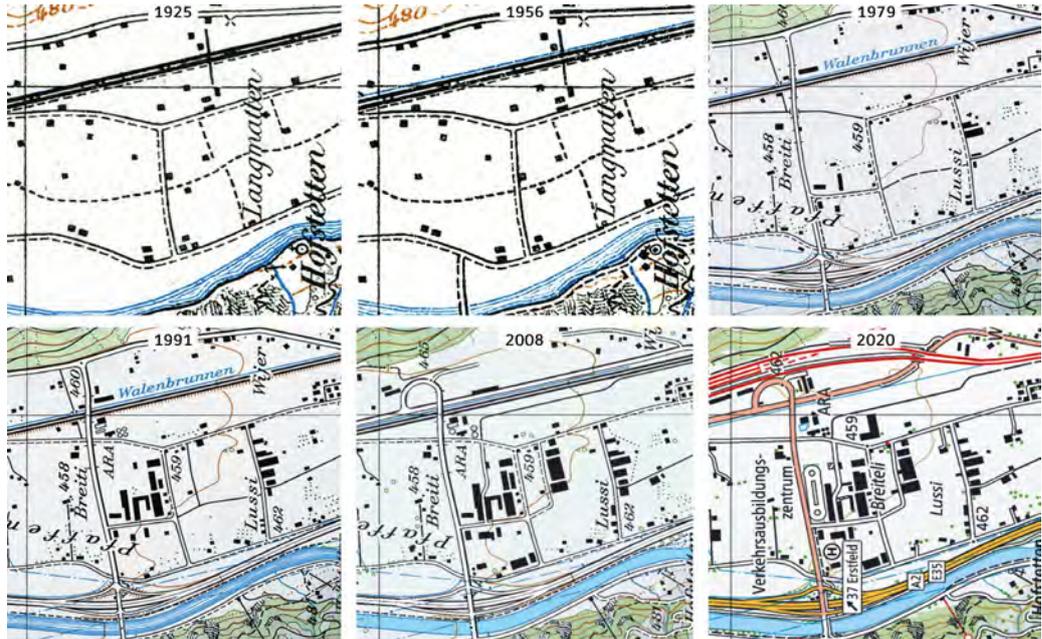


Abbildung 1:
Historische Entwicklung, Auszug Kartenwerk
Zeitreise, swisstopo

1.2 Aufgabenstellung

Im Richtplan des Kantons Uri ist das Arbeitsplatzgebiet Gygen als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt festgelegt (siehe Massnahme 4.3-5). Für die Gemeinde Erstfeld ist das Gebiet ein zentraler Bestandteil der Nutzungsplanungsrevision.

Um insbesondere Neueinzonungen im Gebiet vornehmen zu können, wird in Ergänzung zum Siedlungsleitbild von Seiten des Kantons Uri ein Entwicklungskonzept vorausgesetzt. Dieses hat aufzuzeigen, wie sich das Gebiet im Kontext der übrigen Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Uri positioniert und wie es konzeptionell (Verkehr, Siedlung, Freiraum, zeitliche Abfolge) entwickelt werden soll. Es ist davon auszugehen, dass aufgrund diverser noch nicht eingezonter oder erschlossener Flächen, eine in Etappen gegliederte Entwicklung erforderlich ist.

Zusammen mit dem Entwicklungskonzept ist eine Umsetzungsstrategie zu erarbeiten, welche die Priorisierung und Zuständigkeit von nachfolgenden Planungs- und Projektierungsmassnahmen klärt.

Die Gemeinde Erstfeld beabsichtigt Massnahmen für die Erschliessung des Gebietes in das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal 5. Generation einzureichen.

1.3 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter des Entwicklungskonzeptes umfasst die Grundstücksflächen gemäss untenstehender Abbildung. Ein Grossteil der Flächen befindet sich heute im Grundeigentum von Privatpersonen oder Unternehmen. Öffentliche Körperschaften (Gemeinde, Kanton etc.) verfügen neben den Erschliessungsanlagen nur punktuell über Grundeigentum.

Eigentümerschaft	Fläche	Anteil
Einwohnergemeinde / Gemeindewerke Erstfeld	8'314 m ²	3 %
weitere öffentliche Körperschaften	54'231 m ²	17 %
Unternehmen	138'239 m ²	43 %
Privatpersonen	117'784 m ²	37 %
Total Perimeter	318'568 m²	100 %



Abbildung 2:
Bearbeitungsperimeter

1.4 Mitwirkung

Das vorliegende Entwicklungskonzept ist zusammen mit der Ortsplanungskommission der Gemeinde Erstfeld erarbeitet worden. Am 3. September 2024 wurden die Entwicklungsabsichten und das angedachte Vorgehen den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, im Gygen ansässigen Gewerbe- und Landwirtschaftsbetrieben sowie weiteren interessierten Gewerbetreibenden vorgestellt. Im Rahmen der Veranstaltung sind Rückmeldungen aufgenommen worden. Diese umfassten:

- Bedürfnisse Gewerbe:
Der Gygen ist sehr wichtig für Erstfeld - kann im Dorf Flächen für andere Nutzungen (z.B. Wohnraum) freispielen. Die Bedürfnisse des lokalen Gewerbes sollten prioritär behandelt werden. Zudem sollten gastronomische Nutzungen angeboten sowie Freizeitnutzungen (Angebote für Vereine etc.) geprüft werden.
- Landwirtschaft:
Es sind nicht alle Landwirtschaftsbetriebe bereit, die heute im Gygen bewirtschafteten Flächen aufzugeben. Dies ist bei der Konzeption und insbesondere bei der Etappierung zu berücksichtigen.
- Verkehrssituation:
die aktuelle Verkehrssituation im Gebiet ist unbefriedigend. Das Gebiet ist schwer für größere Fahrzeuge befahrbar, Schleichverkehr tritt regelmässig auf und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist mangelhaft.
- Erschliessung und Infrastruktur:
Die Nähe zum Autobahnanschluss stellt einen klaren Standortvorteil da. Die Erschliessung des Gebietes sollte möglichst platzsparend ausgestaltet werden, weshalb auch die Einführung eines Einbahnregimes zu prüfen ist. Für die Erschliessungsanlage sollte der Untergrund mitgedacht und zum Beispiel Melioration (Entwässerungsleitungen) berücksichtigt werden.
- Zonierung, Flächenmanagement und Parzellierung:
Die bestehenden Zonenvorschriften sind anzupassen und zu vereinfachen. Zu viele Auflagen und Einschränkungen können das Bauen zudem unattraktiv gestalten. Es sollten Flächen oder Hallen zur Miete angeboten oder Parzellen im Baurecht abgegeben werden. Die Parzellierung kann einen Einfluss auf die Arbeitsplatzdichte haben. In Amsteg (Grund) wird durch vergleichsweise kleine Parzellen eine hohe Arbeitsplatzdichte erzielt. Ein klassischer Gewerbebetrieb im Kanton Uri verfügt über 5-20 Arbeitsplätze.

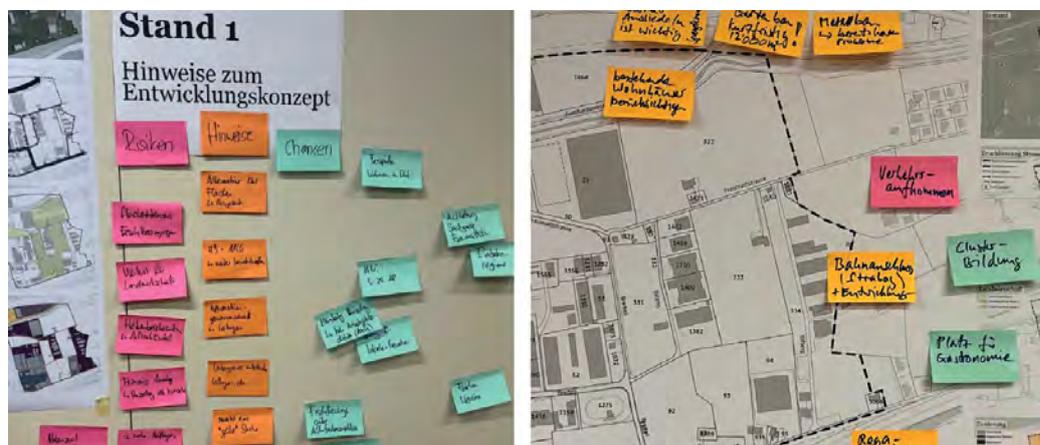


Abbildung 3:
Auszug Themenspeicher Veranstaltung vom
3. September 2024

2 Positionierung

Zentraler Baustein der Gemeindeentwicklung

Für die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Erstfeld stellt das Gebiet Gygen ein zentraler und entsprechend wichtiger Baustein dar. So ist die Gesamtzahl an Betrieben in der Gemeinde in den letzten 10 Jahren zwar stabil geblieben, effektiv hat die Anzahl Betriebe des primären und sekundären Sektors jedoch abgenommen und die Gesamtzahl an Arbeitsplätzen in Erstfeld ist zeitgleich ebenfalls zurückgegangen. Mit der Entwicklung des Gygen soll ein Beitrag geleistet werden, um dieser Entwicklung entgegenwirken zu können. Gleichzeitig bietet sich die Möglichkeit, Gewerbebetriebe auslagern und dadurch die Wohnqualität in den Wohnzonen erhöhen zu können.

Die Auslagerung von Gewerbebetrieben schafft siedlungsinterne Nutzungsreserven. Dies leistet einen Beitrag, um das angestrebte Bevölkerungswachstum innerhalb des bestehenden Dorfes unterbringen zu können. Die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Gygen soll dazu beitragen, dass die übrigen Flächen der Landwirtschaft längerfristig vor der Zersiedlung geschützt werden können.

Potenzial für sekundären Wirtschaftssektor

Das im Gygen neu geschaffene Bauland soll schwerpunktmässig auf die Bedürfnisse von Betrieben des sekundären Sektors ausgerichtet. Dazu zählen etwa industrielle Betriebe, verarbeitendes Gewerbe oder Firmen aus dem Hoch- und Tiefbau. Diese Nutzungen sollen punktuell durch Dienstleistungsnutzungen oder anderweitige Nutzungen des tertiären Sektors ergänzt werden. Längerfristig sollen im Gygen keine landwirtschaftlichen Nutzungen mehr angeboten werden. Die Festlegung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt strebt eine komplette Überbauung mit Arbeitsnutzungen an.

Prioritär soll Bauland für in Erstfeld bereits ansässige (lokale) Gewerbebetriebe angeboten werden. Daneben soll die Entwicklung des Gebietes Gygen Betriebe des sekundären Sektors anziehen, welche:

- bereits im Kanton Uri ansässig sind und für ihre Weiterentwicklung zusätzliche Flächen benötigen.
- sich neu gründen und zusammen mit dem Gebiet Gygen wachsen / sich weiterentwickeln möchten.

Verkehrsgünstige Lage

Die verkehrlich günstige Lage stellt ein Alleinstellungsmerkmal des Gygen dar und soll genutzt werden. So liegt das Gebiet unmittelbar am Autobahnanschluss Erstfeld und bietet damit einen direkten Zugang zum Nationalstrassennetz an. Dadurch sollen auch Betriebe von ausserhalb des Kantons Uri nach Erstfeld gelockt werden. Mit dem Bahnhof Erstfeld und einer optimierten Anbindung an das regionale Busnetz bestehen zudem Anbindungen an das S-Bahnnetz der Zentralschweiz sowie Interregio-Verbindungen (nach Zürich/ins Tessin).

Mit Distanzen von unter 5 Kilometer ist der Gygen auch aus Altdorf, Schattdorf, Attighausen oder Silenen gut mit dem Velo erreichbar (angenehme Distanzen für täglichen Arbeitsweg).

Attraktives und lebendiges Arbeitsumfeld

Der Gygen soll durch einen lebendigen Mix an unterschiedlichen Gewerbenutzungen, der Nähe zu Erholungsräumen wie der Reuss oder dem renaturierten Walenbrunnen sowie ergänzenden gastronomischen Angeboten und Freizeitnutzungen ein attraktives Arbeitsumfeld von regionaler/kantonalen Ausstrahlung anbieten. Der Gygen soll dadurch auch neben den Arbeitszeiten belebt und als wichtiger Alltagsraum in der Gemeinde Erstfeld wahrgenommen werden.

2.1 Zielsetzung für Entwicklungskonzept

Aufbauend auf der festgehaltenen Positionierung können für das Entwicklungskonzept die folgenden inhaltlichen Ziele festgehalten werden:

- Bauland, welches im Gygen für Betriebe des sekundären Wirtschaftssektors zur Verfügung gestellt wird, soll möglichst flexibel auf die effektive Nachfrage/die Bedürfnisse der jeweiligen Betriebe zugeschnitten werden können.
- Die Entwicklung des Gebietes Gygen soll gestaffelt in Etappen erfolgen. Soweit möglich soll ein erster Entwicklungsschritt ohne Ausbau der Infrastruktur erfolgen.
- Die Erschliessung des Gygen soll möglichst flächensparend und ressourcenschonend erfolgen und auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur aufbauen.
- Die Bodenversiegelung soll auf ein betrieblich notwendiges Minimum beschränkt werden können. Wo möglich, sollen Flächen entsiegelt, ökologisch aufgewertet und beschattet werden.
- Durch ein feinmaschiges Fuss- und Velonetz sowie eine optimale Anbindung an das regionale Busnetz, sollen optimale Voraussetzungen für eine nachhaltige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse geschaffen werden.
- Die im Gygen zur Verfügung stehenden Bauflächen sollen effizient und flächensparend bebaut werden. Die Erstellung von etwa Gewerbehäusern, in welchen mehrere Betriebe zusammen in einem Gebäude untergebracht werden können, soll ermöglicht und gefördert werden.
- Für das Gebiet Gygen soll längerfristig eine Nutzungsdichte von 30 bis 45 Arbeitsplätze pro Hektar angestrebt werden. Das Entwicklungskonzept soll auf diese Nutzungsdichte und die damit verbundene Zahl an Arbeitsplätzen ausgerichtet werden.
- Mit Versorgungsnutzungen, gastronomischen Angeboten und geeigneten Freizeitnutzungen sollen die Arbeitsplätze im Gygen attraktiviert und eine Belebung neben den eigentlichen Arbeitszeiten angestrebt werden. Die Umsetzung dieser Nutzungen soll in Etappen erfolgen können. Der Walenbrunnen bietet hierfür ein freiräumliches Potenzial, an welches angeknüpft werden soll.

3 Analyse

3.1 Siedlung

3.1.1 Nutzungen

Das Gebiet Gygen ist heute durch vielfältige Nutzungen geprägt. Diese umfassen hauptsächlich die Bauwirtschaft (Bauunternehmen, Hochbau/Gebäudetechnik) sowie Verkehrs- und Mobilitätsnutzungen (z. B. Rega, Swiss Helicopter, Autogaragen, Ausbildungszentrum). Ein grosser Teil des Areals wird zudem landwirtschaftlich genutzt, und vereinzelt finden sich Wohnhäuser. Gastronomische Angebote oder anderweitige Versorgungsmöglichkeiten (für z.B. Mittagspausen) finden sich heute innerhalb des Bearbeitungsperimeters keine.

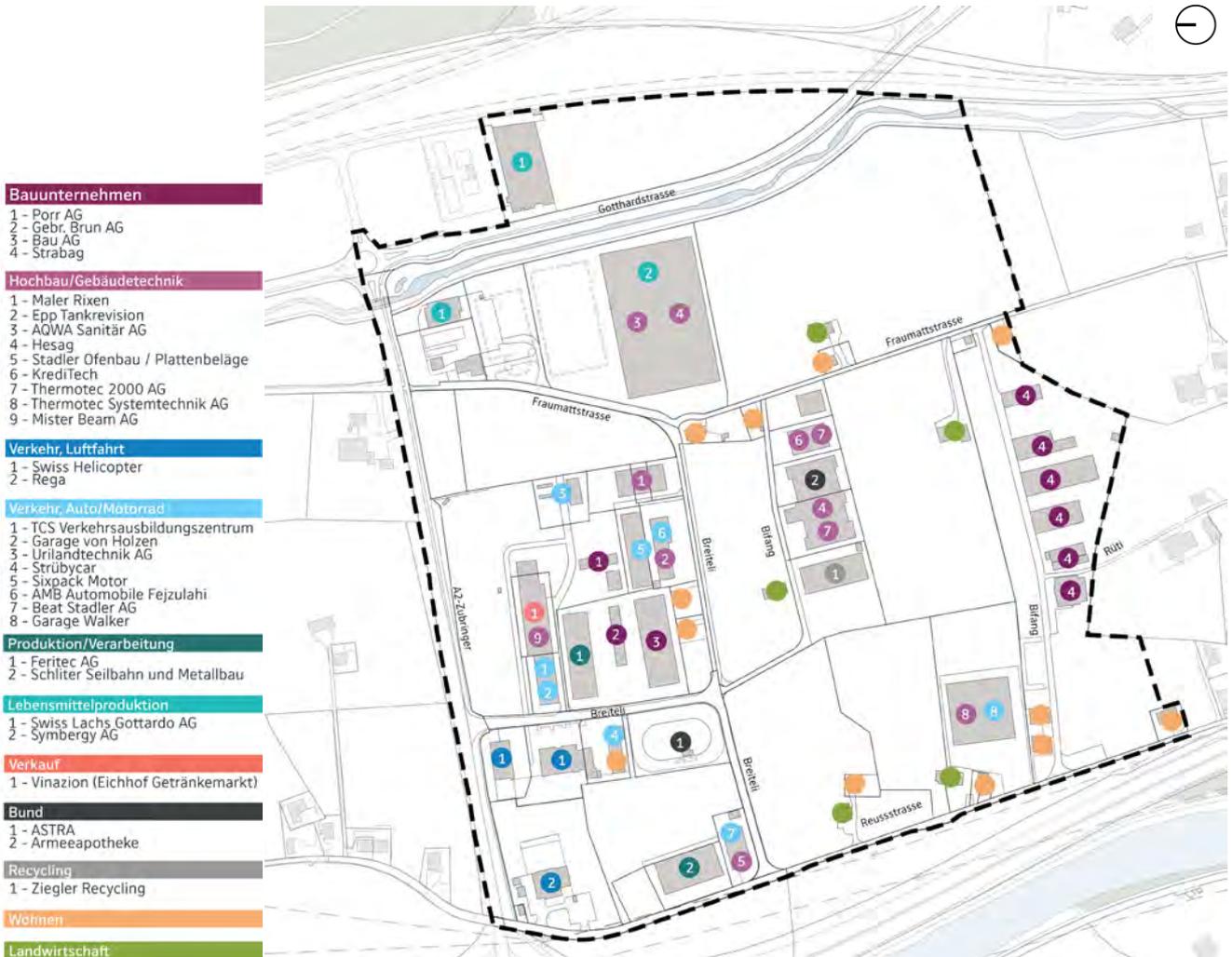


Abbildung 4:
Übersicht Betriebe Gygen

3.1.2 Zonierung / Grundnutzung

Heute können bezüglich der Grundnutzung drei unterschiedliche Gewerbebezonen, zwei Industriezone n und die für die Erschliessung erforderlichen Verkehrsflächen unterschieden werden. Diese umfassen:

	Fläche	Anteil
Gewerbezone (G)	89'823m ²	46%
Gewerbezone Gygen (GEG)	10'620m ²	5%
Gewerbezone Tunnelportal (GET)	18'325m ²	9%
Industriezone (I)	33'995m ²	17%
Industriezone Flugplatz (IF)	18'047m ²	9%
Verkehrsfläche innerhalb Bauzone	7'215m ²	4%
Verkehrsfläche ausserhalb Bauzone	18'612m ²	9%
Total	196'637m ²	100%

Tabelle 1:
Übersicht Bauzonen/Verkehrsflächen

Die Bauzonen im Gebiet erscheinen nur teilweise ausgelastet. Es finden sich auch unter den bereits bebauten Parzellen noch diverse unternutzte Flächenreserven.



Abbildung 5:
Analysekarte Zonierung

3.1.3 Gewerbegrösse und typologische Studie

Um das Gebiet Gygen gezielt auf die Bedürfnisse des Gewerbes ausrichten zu können, wurde eine Analyse der Parzellengrössen/Flächenbedarfs in Relation zu deren Nutzungstypologie durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in der unten aufgeführten Tabelle zusammengefasst.

Die Analyse zeigt, dass Einzelbetriebe wie Fensterbau, Metallbau, Sattlereien oder ein Getränkehandel in der Regel eine kleinere Parzellenfläche benötigen (bis zu 2'500m²). Andere Nutzungen, wie Schreinereien oder Autowerkstätten können bezüglich ihrem Flächenbedarf hingegen stark schwanken (zwischen 1'500m² und 5'500m²). Sobald die Parzellengrösse über 3'500m² liegt, wird die Parzelle in der Regel durch mehrere Betriebe genutzt. Auf solchen Parzellen sind entsprechend häufig Gewerbehäuser oder Gewerbeboxen anzutreffen. Bezüglich Flächenbedarf im gleichen Bereich bewegen sich Produktionsbetriebe und Bauunternehmen (Hoch-/Tiefbau). Flächenintensives Gewerbe (Lager, Logistik etc.) erfordern Parzellen von variabler Grösse, die jedoch meist 4-5'000m² überschreiten.

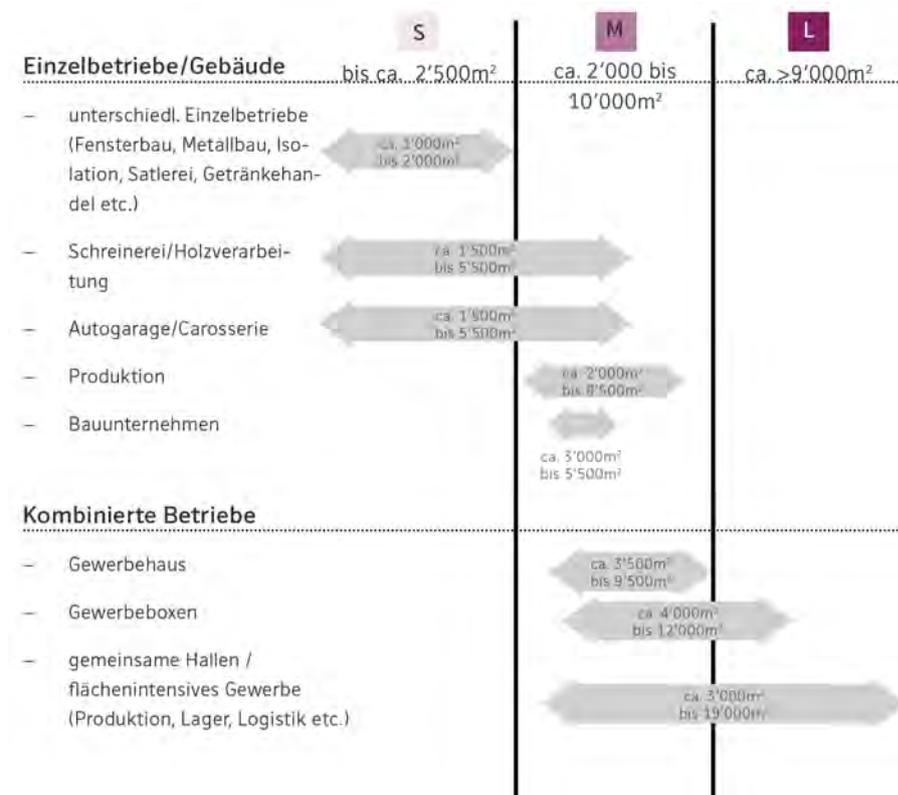


Abbildung 6:
Flächenbedürfnisse Gewerbebetriebe

Um das Entwicklungskonzept auf diese Flächenbedürfnisse abstimmen zu können, sind die typologisch erfassten Gewerbebetriebe in drei Kategorien unterschieden worden. Diese umfassen:

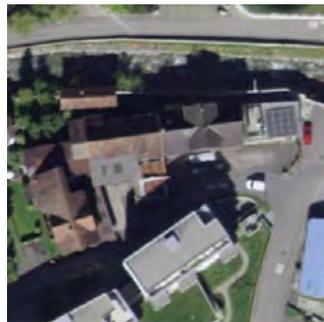
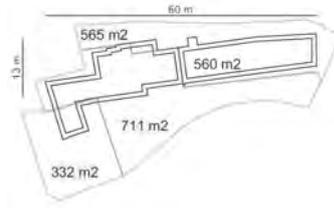
- S-Nutzungen, Flächenbedarf von unter ca. 2'500m²
- M-Nutzungen, Flächenbedarf von ca. 2'500m² bis max. ca. 10'000m²
- L-Nutzungen, Flächenbedarf von über 9'000m².

Durch den gemäss Zielsetzung gesetzten Fokus auf lokale Gewerbenutzungen des sekundären Wirtschaftssektors, kann davon ausgegangen, dass diese mehrheitlich S oder M-Nutzungen umfassen (siehe ebenfalls nachfolgend Auszug typologische Studie).

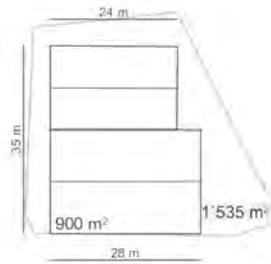
Auszug Typologische Studie

Beispiele lokales Gewerbe

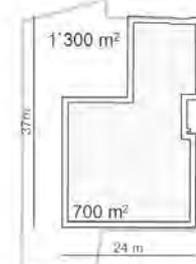
Schreinerei (S-Nutzung)
ca. 1'600m²



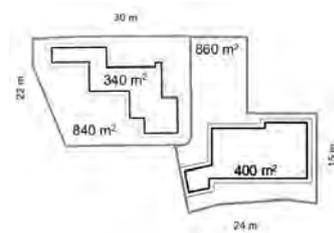
Garage (S-Nutzung)
ca. 1'500m²



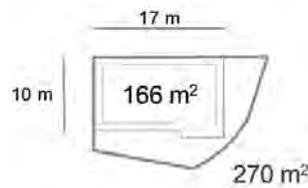
Fensterbau (S-Nutzung)
ca. 1'300m²



Metallbau (S-Nutzung)
ca. 1'700m²



Dachdecker (S-Nutzung)
ca. 270m²



Garage (S-Nutzung)
ca 2'100m²

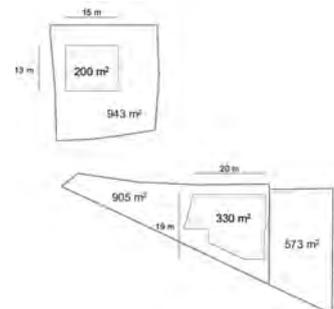
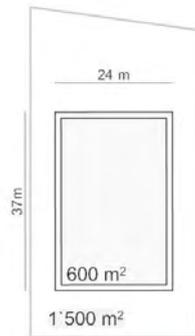


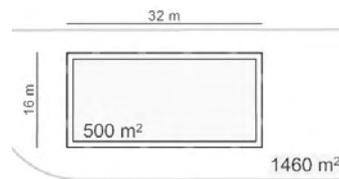
Abbildung 7:
Auszug lokales Gewerbe

Beispiele Gewerbebetriebe im Gygen (bestehend)

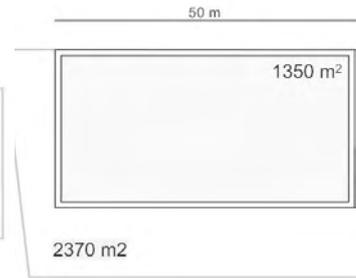
Haustechnik (S-Nutzung)
ca. 1'500m²



Ofenbauer (S-Nutzung)
ca. 1'500m²



Seilbahn-/Metallbau (S/M-Nutzung)
ca. 2'400m²



Haustechnik / Lager (L-Nutzung)
ca. 19'000m²

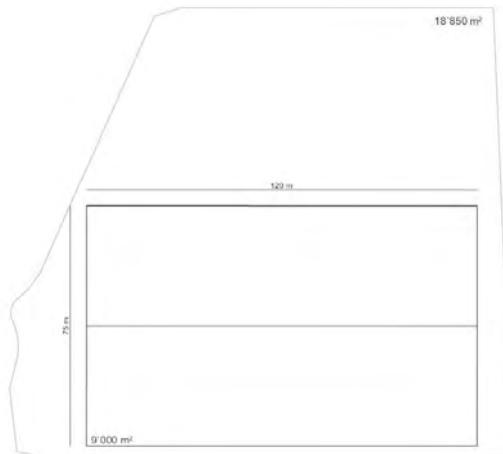
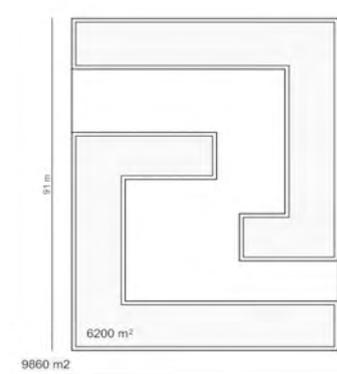


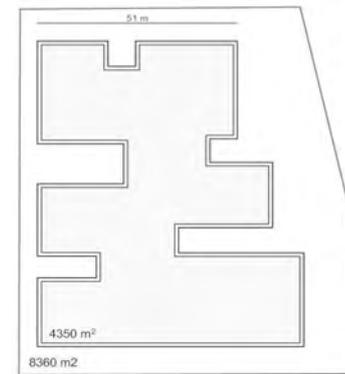
Abbildung 8:
Auszug Gewerbe im Gygen

Beispiele gemeinsam genutzte Gewerbebauten

Gewerbehaus
Produktion und Dienstleitung
(M/L-Nutzung)
ca. 10'000m²



Gewerbehaus
Produktion und Dienstleitung
(M-Nutzung)
ca. 8'300m²



Gewerbeboxen
(M-Nutzung)
ca. 4'400m²

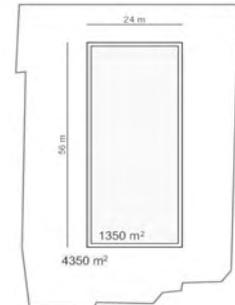


Abbildung 9:
Beispiele gemeinsam genutzte Gewerbebau-
ten

3.2 Freiraum / Landwirtschaft

Ein wesentlicher Teil des Gebiets befindet sich in der Landwirtschaftszone. Die landwirtschaftliche Nutzung tritt entsprechend heute auch prägend in Erscheinung. Ein Grossteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen umfasst zudem wertvolles Kulturland und ist als Fruchtfolgeflechte klassiert.

Mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels wurde der Walenbrunnen renaturiert und in einen vielfältigen Lebensraum für Flora und Fauna umgewandelt. Die gesamte Fläche ist der Gewässerraumzone zugewiesen.

	Fläche	Anteil
Gewässerraumzone	8'339m ²	7%
Landwirtschaftszone	15'297m ²	13%
Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflechte 1. Klasse	80'202m ²	66%
Landwirtschaftszone und Fruchtfolgeflechte 2. Klasse	18'093m ²	15%
Total	121'931m ²	100%

Tabelle 2:
Übersicht nicht Bauzonen

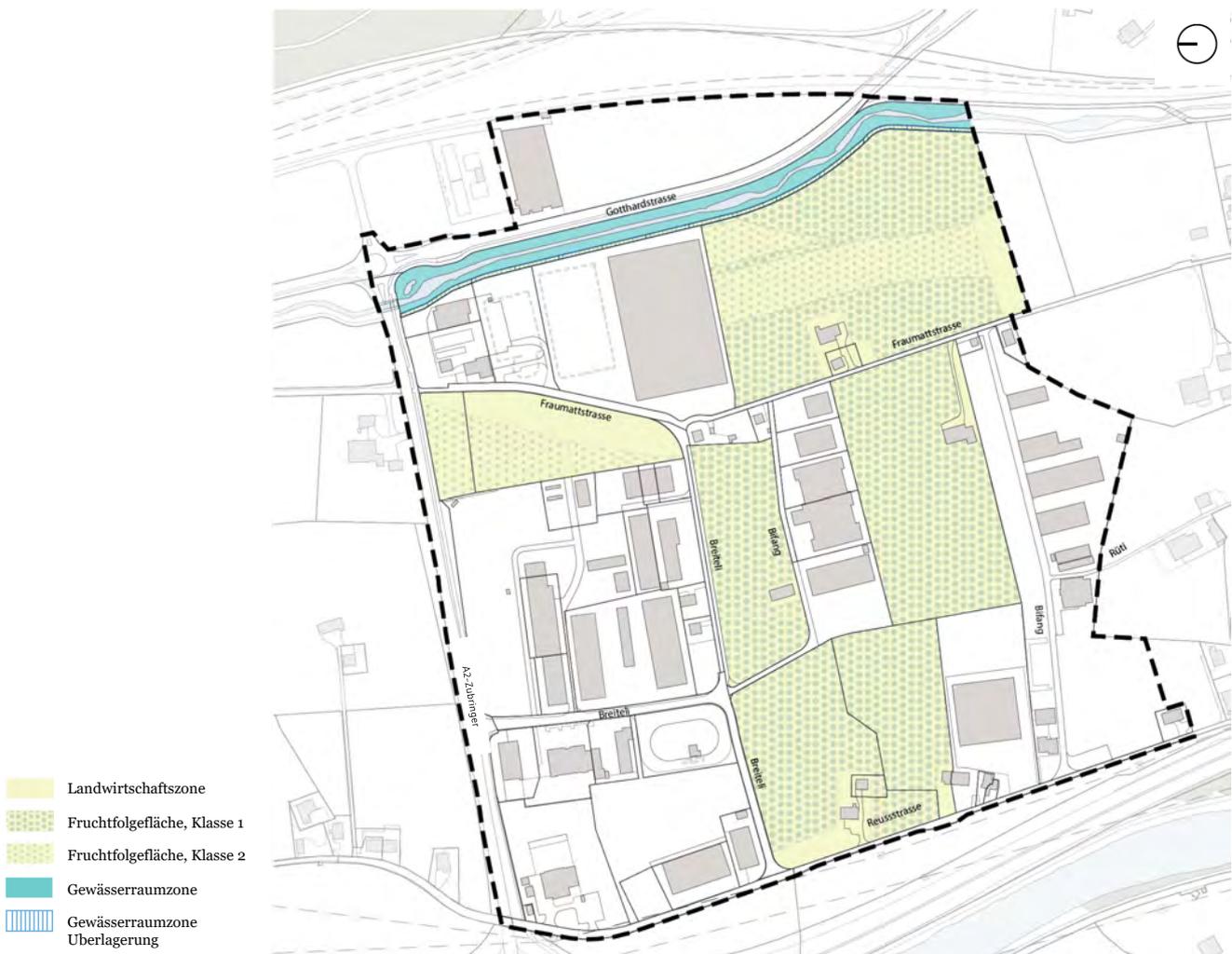


Abbildung 10:
Analysekarte Freiraum / Landwirtschaft

3.3 Umweltschutz

Im nordöstlichen Teil des Gebietes befindet sich ein Helikopter-Flugplatz, welcher heute durch die Rettungsflugwacht und die Swiss Helicopter AG genutzt wird. Der Flugplatz führt zu erheblichen Lärmemissionen, welche teilweise auch die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe IV (gemäss Lärmschutzverordnung, stark störende Nutzungen) überschreiten. Die entsprechende Fläche ist unter Abbildung 11 ausgewiesen und tangiert innerhalb des Bearbeitungsperimeters die Parzellen KTN 53, 1146, 1159, 1275, 1470.

Parallel zur Autobahn verläuft am östlichen Rand des Gebietes eine Hochspannungsfreileitung. Gemäss NIS-Verordnung (nicht ionisierende Strahlung) sind bei Neinzonungen innerhalb der erforderlichen Abstandslinie (siehe Abbildung unten) Neubauten grundsätzlich nicht oder nur unter strengen Schutzmassnahmen zulässig. Dies ist vorliegend für die Parzellen KTN 92 und 93 relevant.

Das Gebiet weist einzig auf dem Areal der Strabag belastete Standorte auf. Diese belasteten Standorte sind als nicht überwachungs- oder sanierungsbedürftig eingestuft worden.

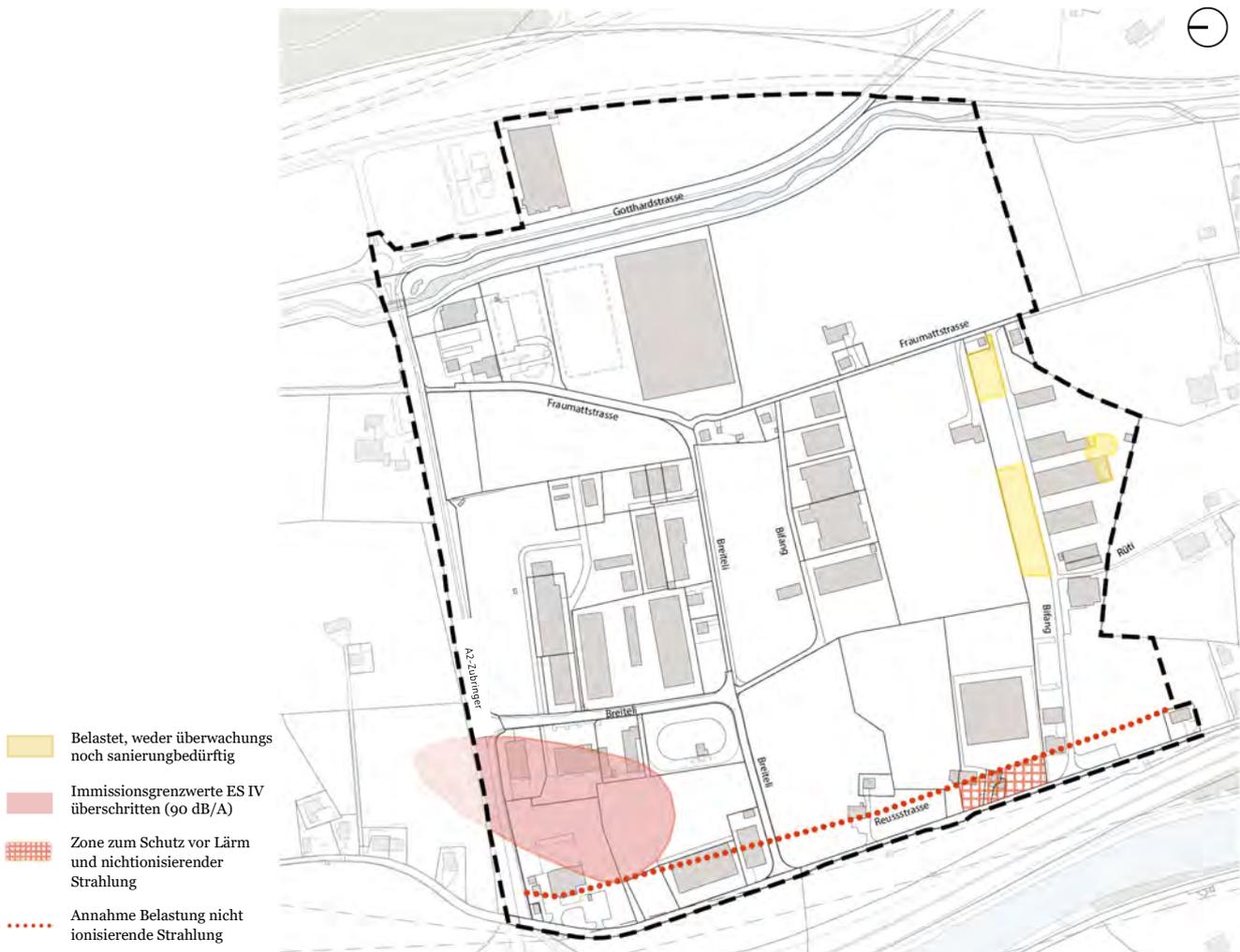


Abbildung 11:
Analysekarte Umweltschutz

3.4 Verkehr

3.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Gebiet ist über die Gotthardstrasse und den A2-Zubringer an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Die Breiteli- und die Reussstrasse (kommunale Erschliessungsstrasse) bilden heute das Erschliessungsrückgrat des Gygen. Über die Breiteli- und Reussstrasse sind dabei alle Zufahrtsstrassen mit den daran angebotenen Gewerbebetrieben erschlossen. Die Reussstrasse stellt für den nördlichen Dorfteil (Rüti) die direkteste Verbindung zur Autobahn dar und weist somit eine über den Gygen hinausgehende Verkehrsfunktion auf.

Die bedarfsgerechte Entwicklung hat die Erschliessung des Gebietes stark geprägt. Sie wirkt unübersichtlich, ist schwer für grössere Fahrzeuge befahrbar, verfügt über keine durchgängige Infrastruktur für den Fussverkehr (Trottoirs etc.) und weist teilweise eine schlechte Adressierung auf (Hinterhofsituationen etc.). Weiter befinden sich einzelnen Zufahrtsstrassen (z.B. Bifang) im Privateigentum. Das Areal der Strabag ist zudem nicht öffentlich zugänglich.

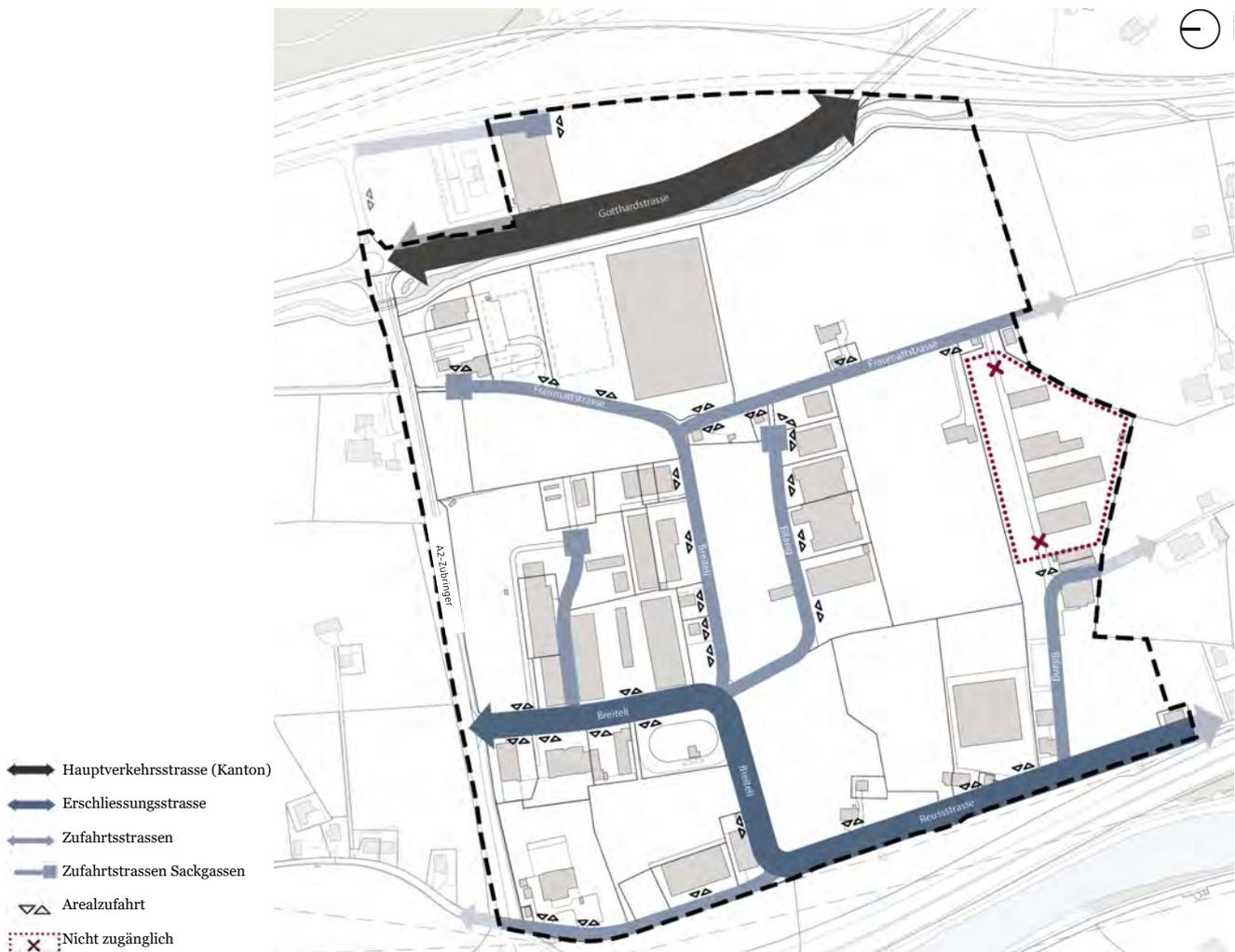


Abbildung 12:
Analysekarte motorisierter Individualverkehr

3.4.2 Fuss- und Veloverkehr / öffentlicher Verkehr

Durch das Gebiet führt heute keine kantonal oder kommunal festgelegte Veloroute. Die Verbindungen entlang der Gotthard-, Fraumatt-, und Reussstrasse- sowie des A2-Zubringers weisen jedoch Bedeutung für den Alltagsverkehr auf. Über den A2-Zubringer ist zudem der Anschluss an die entlang der Reuss verlaufende kantonale Route gewährleistet. Die dazu erforderliche Infrastruktur ist entlang des A2-Zubringers heute aber erst abschnittsweise vorhanden.

Bis auf das Areal der Strabag sind heute alle Strassen für den Fussverkehr begehbar. Es fehlt dabei mehrheitlich jedoch an durchgängigen und ausreichend dimensionierten Trottoirs, was zu Konflikten mit dem Gewerbeverkehr führt.

Der Abschnitt zwischen Breitelistrasse und Rütistrasse ist als historischer Verkehrsweg klassiert (IVS, Inventar historische Verkehrswege der Schweiz). Diese historische Verbindung ist heute nicht begehbar noch tritt sie als solche in Erscheinung.

Das Gebiet Gygen wird heute über die Bushaltestelle Lindenried mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die fussläufige Anbindung an die Haltestelle erfolgt über den A2-Zubringer. Die Bushaltestelle deckt den nordöstlichen Bereich mit einer Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung) und einen Grossteil des übrigen Gebietes lediglich mit einer Güteklasse D (geringe Erschliessung) ab. Einige Flächen im Westen sind heute nicht durch den öffentlichen Verkehr abgedeckt.



Abbildung 13:
Analysekarte Umweltsverbund

3.4.3 Luftverkehr

Für den Helikopter-Flugplatz ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zu berücksichtigen. Davon besonders betroffen ist der nordwestliche Teil des Gebiets. In diesen gilt eine Höhenbegrenzung von 0 bis 15 Meter. Auf den betroffenen Parzellen können somit keine Gebäude erstellt werden, welche die maximal gemäss Bau- und Zonenordnung zulässige Gebäudehöhe ausnützen. Die Parzelle KTN 53 ist faktisch nicht bebaubar.



Abbildung 14:
Auszug Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK), BAZL

3.5 Zusammenfassung

Die durchgeführte Analyse hat die folgenden zentralen Erkenntnisse für das vorliegende Entwicklungskonzept hervorgehoben:

- Da das Gebiet Gygen im Laufe der Zeit bedarfsgerecht (nach jeweiligen Bedürfnissen/Möglichkeiten) entwickelt und ausgebaut wurde, weist es keine klare Struktur auf. Der Gygen wird heute seiner Bedeutung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt noch nicht gerecht.
- Die Mehrheit der Flächen im Gygen sind im Grundeigentum von Privatpersonen oder Unternehmen. Die Gemeinde und andere öffentliche Körperschaften (Kanton, Bund etc.) verfügen nur über einen kleinen Anteil der Grundstücksflächen.
- Schwerpunktartig findet sich im Gygen heute vor allem Gewerbenutzungen die im Zusammenhang mit der Bauwirtschaft (Bauunternehmen, Gebäudetechnik etc.) oder dem motorisierten Verkehr stehen (Autogaragen, Carrosserie, Verkehrszentrum).
- Gastronomische Angebote oder sonstige Versorgungsmöglichkeiten fehlen im Gygen.
- Die in Erstfeld ansässigen sowie die bereits im Gygen befindlichen Gewerbenutzungen weisen mehrheitlich (bei Einzelbetrieben) einen Flächenbedarf von bis maximal 2'500m² auf (S-Nutzungen).
- Längerfristig soll das Gebiet komplett bebaut werden können. Arbeitsnutzungen und landwirtschaftliche Nutzungen sind heute jedoch stark durchmischt bzw. nicht das gesamte Gebiet ist auch der Bauzone zugewiesen.
- Es finden sich diverse landwirtschaftliche Inseln. Diese umfassen hochwertiges Kulturland und sind mehrheitlich als Fruchtfolgeflächen ausgewiesen, welche bei Beanspruchung umgelegt/kompensiert werden müssen.
- Bei Neueinzonungen im westlichen Bereich des Gebietes sind aufgrund der Nähe zur dort verlaufenden Hochspannungsfreileitung die Vorgaben der NIS-Verordnung zu berücksichtigen.
- Die Lärmbelastung des Helikopter-Flugplatzes ist primär für die angrenzenden Grundstücke der Swiss Helicopter AG und der Rettungsflugwacht relevant.
- Die bedarfsgerechte Entwicklung zeigt sich ebenfalls an der Erschliessungsstruktur des Gebietes. Diese ist unübersichtlich/«verästelt», stellt im Gebiet keine attraktive Adressierung sicher, ist schlecht mit grösseren Fahrzeugen befahrbar, befindet sich heute teilweise im Privateigentum und ist nicht durchgängig zugänglich (z.B. Areal Strabag).
- Historische Verkehrswege (gemäss IVS), die das Gebiet/den Zugang zu Erstfeld einst prägten sind heute nicht mehr ersichtlich oder begehbar.
- Das Netz für den Fuss- und Veloverkehr erweist sich als lückenhaft und nicht ausreichend dimensioniert, um Konflikte mit dem Gewerbeverkehr verhindern oder mindern zu können.
- Das Gebiet ist über die Bushaltestelle Lindenried ungenügend mit öffentlichem Verkehr erschlossen. Eine Teilfläche im Nordosten weist eine mittelmässig Abdeckung auf. Mehrheitlich ist der Gygen jedoch gering oder gar nicht abgedeckt.
- Insbesondere im westlichen Teil des Gebietes hat die Höhenbeschränkung (Helikopter-Flugplatz) einen Einfluss auf die Bebaubarkeit der dort befindlichen Parzellen.

4 Variantenstudium

Das Variantenstudium ist gestaffelt durchgeführt worden. In einem ersten Schritt ist anhand eines morphologischen Kastens ein breites Ideenspektrum aufgezeigt und unterschiedliche Kombinationsmöglichkeiten mit der Ortsplanungskommission diskutiert worden. Anschliessend sind die erfolgversprechende Ansätze aus dem Kasten zu zwei unterschiedlichen Synthesevarianten zusammengefügt und erneut mit der Ortsplanungskommission reflektiert worden. Daraus ist eine Bestvariante abgeleitet worden, auf welcher das unter Kapitel 5 erläuterte Entwicklungskonzept aufbaut. Das nachfolgende Kapitel zeigt die untersuchten Ansätze auf.

4.1 Morphologischer Kasten

Für den morphologischen Kasten sind Lösungsansätze zu den folgenden Themenfeldern zusammengestellt worden:

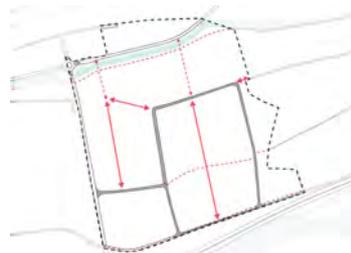
- Erschliessung Individualverkehr
- Parkierung
- Erschliessung öffentlicher Verkehr
- Nutzungsverteilung
- Versorgungsnutzungen
- Freiraumversorgung
- Ökologische Vernetzung

Nachfolgend sind thematisch gegliedert die untersuchten Lösungsansätze sowie die aus der Besprechung mit der Ortsplanungskommission gewonnenen Erkenntnisse anhand eines Fazits zusammengefasst.

4.1.1 Erschliessung Individualverkehr

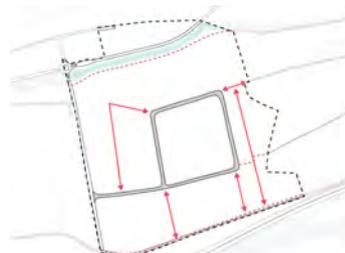
1, grosser Ring

über Breiteli-, Bifang-, Reuss- und Fraumattstrasse



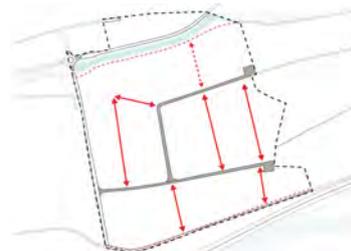
2, kleiner Ring

über verlängerte Breiteli- und Fraumattstrasse



3, Ypsilon

mit Breiteli-/Fraumattstrassen als Stichstrassen



4, eine zentrale Achse

mit Verschiebung Anschluss A2-Zubringer

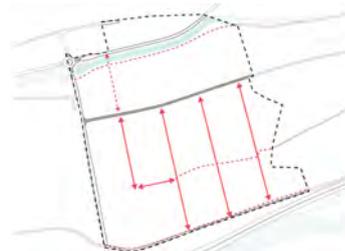


Abbildung 15:
Elemente Erschliessung Individualverkehr

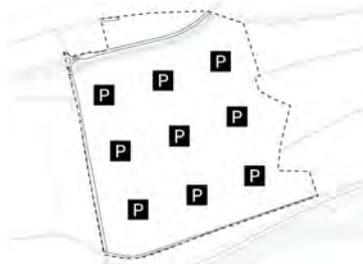
Fazit:

Eine Ringerschliessung gemäss Ansätzen 1 oder 2 wurde als grundsätzlich gut geeigneter Ansatz beurteilt. Aufgrund des Rings kann im Gegensatz zu den Ansätzen 3 und 4 jeweils auf flächenintensive Wendeplätze verzichtet werden, was eine effiziente und einfach Erschliessung ermöglicht. Lage und Grösse des Rings sollte plausibilisiert werden. Ergänzend zum vorliegenden morphologischen Kasten sollte untersucht werden, inwiefern die Ansätze 1 und 2 mit Einbahnregimen kombiniert werden könnten. Daneben sollte die Möglichkeit einer Aufteilung der Ein-/Ausfahrt an den A2-Zubringer untersucht werden:

- Einfahrt in Gygen über bestehenden Knoten A2-Zubringer-/Breitelstrasse
- Ausfahrt aus Gygen über neuen Knoten A2-Zubringer -/Fraumattstrasse

4.1.2 Parkierung Individualverkehr**1, Individuelle Parkierung**

Parkierung erfolgt individuell / pro Parzelle separat gelöst

**2, Sammelparkanlage**

Konzentration an Parkierung in einem ausbaufähigen Parkhaus

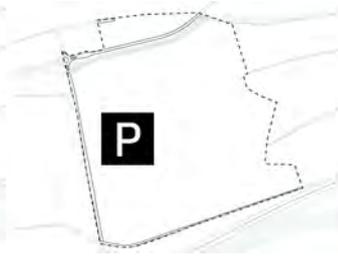


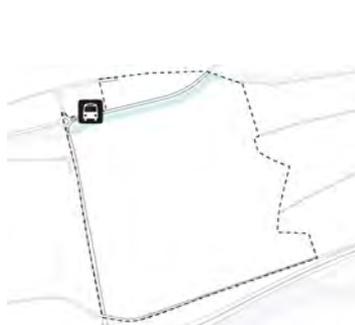
Abbildung 16:
Elemente Parkierung Individualverkehr

Fazit:

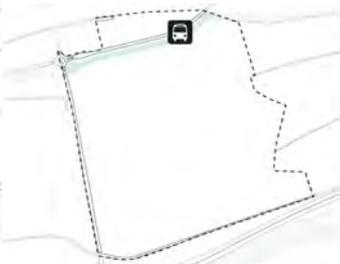
Eine zentrale Sammelparkieranlage wurde kritisch beurteilt. Diese würde frühzeitig bereits den Erwerb eines grossen Grundstücks sowie die Erstellung eines Parkplatzes/Parkdecks bedingen. Die dadurch generierten Investitionskosten würden der für die ersten Entwicklungsschritte gesetzten Zielsetzung widersprechen. Für die Parkierung sollten entsprechend individuelle Lösungen vertieft werden. Gemeinsame Parkierungslösungen über zwei bis drei Baufelder/Bauparzellen sollten allerdings als Option mitgedacht werden.

4.1.3 Erschliessung öffentlicher Verkehr**1, Haltestelle Lindenried**

Erhalt heutige Erschliessung

**2, Haltestelle Lindenried verschoben**

Mit neuer Anbindung an Gygen (Brücke)

**3, Haltestelle im Gygen**

Verlegung Haltestelle Lindenried ins Entwicklungsgebiet

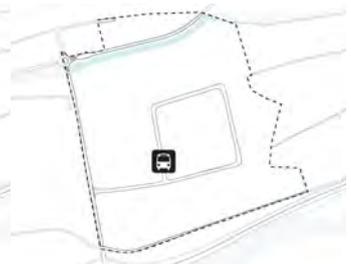


Abbildung 17:
Elemente Erschliessung öffentlicher Verkehr

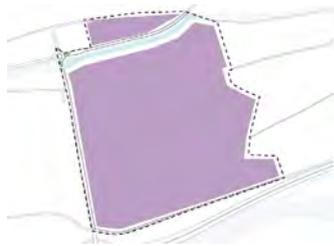
Fazit:

Eine direktere Anbindung des Gygen über eine innerhalb des Gygens gelegene Haltestelle wurde als wünschenswert beurteilt. Die Verschiebung der Haltestelle Lindenried könnte mit einer Optimierung der nördlich gelegenen Sportanlage kombiniert und dort eine neue Haltestelle angedacht werden. Beide Ansätze sollten weiterverfolgt werden. Der Erhalt des Bestandes ist lediglich für eine erste Etappe als zweckmässig zu erachten.

4.1.4 Nutzungsverteilung

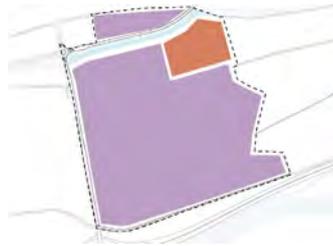
1, Gewerbe durchmischt

keine fixe Zuteilung /
heterogene Verteilung



2, Gewerbe durchmischt mit Freizeitnutzung

Anknüpfung an Raum Walen-
brunnen



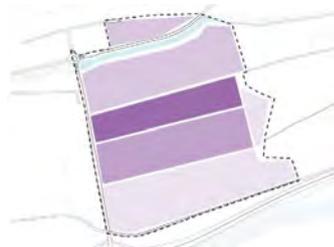
3a, Clusterbildung, als Ringe

Bildung von Clustern,
klare Zuordnung bestimmter
Gewerbenutzungen



3b, Clusterbildung, in Schichten

Bildung von Clustern,
klare Zuordnung bestimmter
Gewerbenutzungen



3c, Clusterbildung, in Streifen

Bildung von Clustern,
klare Zuordnung bestimmter
Gewerbenutzungen



3d, Clusterbildung, zwei unterschiedliche Welten

Bildung von Clustern,
klare Zuordnung bestimmter
Gewerbenutzungen

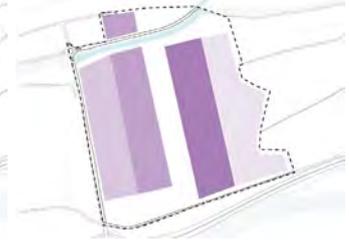


Abbildung 18:
Elemente Nutzungsverteilung

Fazit:

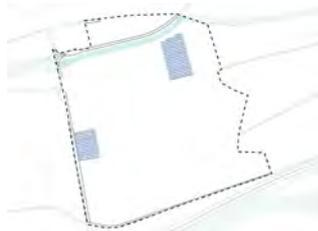
Um wie in der Zielsetzung festgehalten möglichst flexibel auf die Nachfrage bzw. die Bedürfnisse des Gewerbes eingehen zu können, soll auf eine fixe Zuweisung bestimmter Gewerbenutzungen verzichtet werden. Im Gygen soll für Gewerbe entsprechend keine Clusterbildung stattfinden.

Eine Anreicherung mit Freizeitnutzungen ist als sinnvoll zu erachten. Die Ausweisung von attraktiven Bauflächen für Gewerbe muss jedoch prioritär behandelt werden. Freizeitnutzungen im Gygen sollen Freizeitnutzungen im Dorf nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen und könnten für Vereine interessant sein. Freizeitnutzungen mit Bezug zum Walenbrunnen werden als Potenzial beurteilt. Flächen, welche von der Höhenbegrenzung beeinträchtigt sind, könnten ebenfalls interessante Standorte sein. Die Standorte waren zu vertiefen.

4.1.5 Versorgungsnutzungen

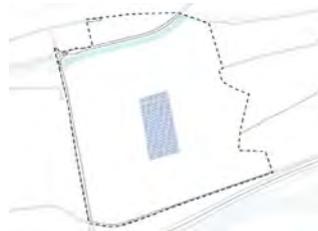
1, zwei Standorte

unterschiedliche Angebote
(repräsentativ + niederschwellig)



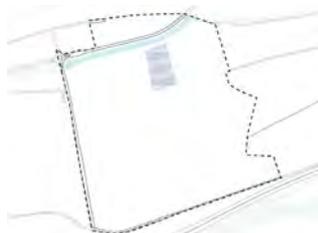
2, ein Standort in der Mitte

zentral gelegen, deckt das gesamte Gebiet ab
(zwingend repräsentativ)



3, ein Standort am Bach

mit Bezug zum Walenbrunnen,
(eher niederschwelliges Angebot)



4, ein Standort am Kreisel

mit Bezug zum Walenbrunnen
(zwingend repräsentativ)

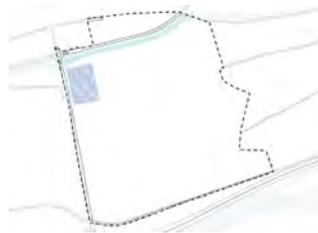


Abbildung 19:
Elemente Versorgungsnutzung

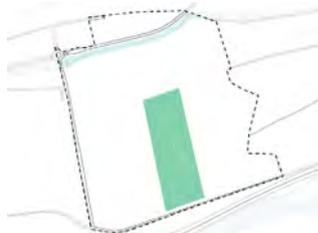
Fazit:

Grundsätzlich wurden alle der aufgezeigten Standorte als plausibel beurteilt und sollten zusammen mit der inhaltlichen Vertiefung des Erschliessungsregimes und der Nutzungsverteilung weiterentwickelt werden.

4.1.6 Freiraumversorgung

1, in der Mitte

in grosszügiger Form,
Versorgung für gesamtes Gebiet



2, in der Mitte kompakt

kompakte Anordnung, Versorgung für gesamtes Gebiet



3, am Rand, im Norden

Bezug zum A2-Zubringer



4, am Rand, im Süden

Übergang zur Landwirtschaft

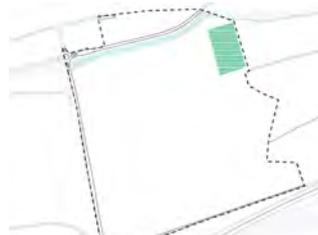


Abbildung 20: Elemente Freiraumversorgung

Fazit:

Sinngemäss zur Versorgungsnutzung sind alle Lösungsansätze als plausibel beurteilt worden. Grundsätzlich verfügt gerade der Raum Walenbrunnen über freiräumliche Qualitäten, an welche angeknüpft werden sollte. Von den aufgezeigten Ansätzen macht dies einzig der Ansatz 4. Daneben sollten die Freiräume zusammen mit den Versorgungsnutzungen gedacht/verortet werden.

4.1.7 ökologische Vernetzung

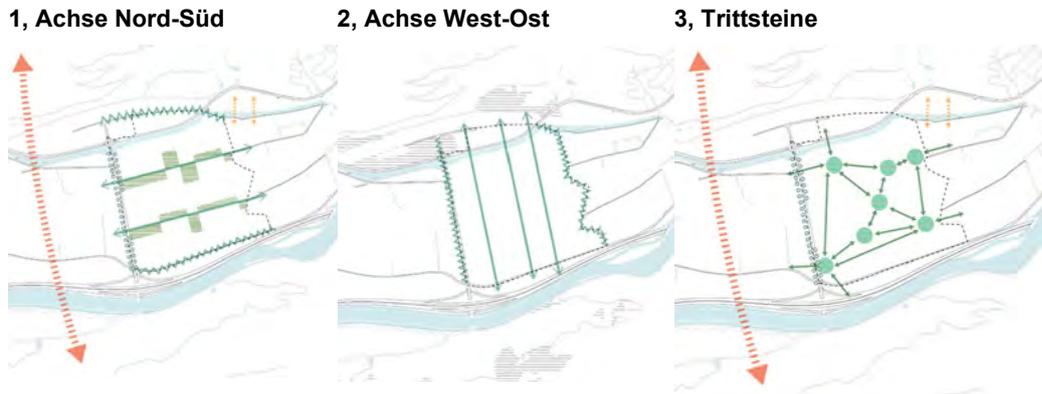


Abbildung 21:
Elemente ökologische Vernetzung

Fazit:

Von den beiden Richtungen weist die Nord-Süd-Achse das grössere Vernetzungspotenzial auf. Die West-Ost Richtung ist mit dem Gleis-Trasse der SBB und der westlich gelegenen Autobahn stark eingeschränkt. Die Ausbildung von Achsen, welche diese Verbindungen freihalten sollen (begrünte Erschliessungsachsen ausgenommen), werden nicht als zweckmässig beurteilt. Ein Ansatz mit Trittsteinen wirkt diesbezüglich plausibel und soll weiter vertieft werden.

4.2 Synthesevarianten

Aus den Erkenntnissen des morphologischen Kastens wurden zwei Synthesevarianten entwickelt und räumlich konkretisiert. Diese zwei Varianten umfassen:

- Synthese A, Ringerschliessung
- Synthese B, Einbahnring

Mit den Synthesevarianten sind die weiterzuverfolgenden Ansätze aus dem morphologischen Kasten inhaltlich vertieft und räumlich konkretisiert worden. Die Erschliessungsstruktur sieht bei beiden Varianten jeweils ein (unterschiedliches) übergeordnetes Erschliessungsrückgrat mit dazu untergeordneten/ergänzenden Erschliessungsstrassen vor. Dabei wird der Raumbedarf für das jeweilige Erschliessungsregime ausgewiesen und eine mögliche Parzellierung aufgezeigt. Die Parzellen werden jeweils den unter Kapitel 3.1.3 festgehaltenen Gewerbegrössen (S, m oder L) zugewiesen.

Darüber hinaus legen die Synthesevarianten geeignete Standorte für die Versorgungs-, Freizeitnutzungen und die öffentlichen Freiräume fest. Im Folgenden werden die wesentlichen Elemente der Synthesevarianten im Detail beschrieben.

4.2.1 Synthese A, Ringerschliessung



Abbildung 22:
Synthese A

Erschliessung

In Synthese A ist ein zentraler Ring vorgesehen, welcher durch einen untergeordneten nördlichen und südlichen Ring ergänzt wird. Alle Strassen sind in beide Richtungen befahrbar. Die Erschliessungsstrasse der Strabag bildet einen integralen Bestandteil des Konzepts (südlicher Ring) und kann durchgängig befahren werden. Die Privatstrasse Bifang wird aufgelöst. Die darüber heute erschlossenen Bauten würden ebenfalls über den zentralen Ring angebunden.

Parzellierung

Die Erschliessungsstruktur dieses Ansatzes bzw. die Lage der Strassen fördert die Entstehung von grösseren Parzellen. Diese sind primär für M- oder L-Nutzungen geeignet. Kleinere Parzellen für S-Nutzungen entstehen innerhalb des zentralen und des nördlichen Rings. Wo Parzellen für S-Nutzungen infrage kommen, befinden sich überwiegend jedoch bereits Baubestand.

Nutzungsverteilung

Versorgungseinrichtungen und ein öffentlicher Freiraum werden im Sinne des Erschliessungssystems innerhalb des zentralen Rings angeordnet und schaffen dadurch eine starke Mitte. Daran werden westlich die Bushaltestelle und eine Freizeitnutzung angeordnet. Ein Teil der durch die Höhenbegrenzung beeinträchtigten Fläche müsste somit nicht durch eine Gewerbenutzung bebaut werden.

Umsetzung/Etappierbarkeit

Die Realisierung des Ansatzes Kleiner Ring (Synthese A) setzt in der ersten Etappe die Erstellung des zentralen Rings voraus. Dafür ist eine Verlängerung der Breitelistrasse und die Verlegung der Bifangstrasse (auf Südseite) erforderlich. In den folgenden Etappen werden die nördlichen und südlichen Ringe ergänzt. Für eine erste Etappe bedeutet die Synthese A einen vergleichsweise geringen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Der Ansatz erweist sich aufgrund des Gegenverkehrs jedoch gerade in den Kurven als sehr flächenintensiv und bedingt entlang der Fraumattstrasse den Abbruch diverser Bestandesbauten.

Mit Bezug auf die unter 2.1 festgehaltenen Ziele können die folgenden zentralen Vor- und Nachteile der Synthese A zusammengefasst werden:

Vorteile +

- Vergleichsweise geringe Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur
- Schafft starke Mitte / gute Orientierung und Adressierung
- Ergänzung Buslinie möglich, Lage Haltestelle an zentralem Ort

Nachteile -

- Geringe Anzahl an Parzellen für Einzelbetriebe (S-Nutzungen), tendenziell zu viele grosse Parzellen
- Umsetzung Erschliessung bedingt in der ersten Etappe den Abbruch von Bauten
- Konzentration auf Mitte des Gebietes schafft keine Anknüpfungspunkte an Walenbrunnen

4.2.2 Synthese B, Einbahnring



Abbildung 23:
Synthese B

Erschliessung

Die Synthese B baut auf einem umfassenden Einbahnregime auf. Dabei wird ein primärer Einbahnring als Rückgrat der Erschliessung vorgesehen. Dieses wird ergänzt durch sekundäre Verbindungsstiche (ebenfalls Einbahnstrassen). Durch die konsequent im Gegenuhrzeigersinn ausgerichteten Einbahnen sind die Anschlusspunkte ans übergeordnete Strassennetz anzupassen. Der bestehende Knoten am Autobahnzubringer wird dadurch zur reinen Einfahrt umgestaltet. Als Ausfahrt entsteht durch die Verlängerung der Fraumattstrasse östlich ein neuer Anschluss an den A2-Zubringer. Das Areal der Strabag kann in das Einbahnnetz aufgenommen werden. Das angedachte Regime bedingt dies (im Vergleich zu Synthese A) allerdings nicht. Für die Erschliessung der südlichen Bauparzellen entsteht eine mittig zwischen Bifang und Strabag geführte Erschliessungsstrasse. Eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfolgt über eine Verschiebung der Haltestelle Lindenried und eine neue über den Walenbrunnen ins Gebiet hineinführenden Fuss- und Velobrücke.

Parzellierung

Durch das in Synthese B gewählte Erschliessungsregime können im Inneren des Gebietes durchgängig kleinere Parzellen (für S-Nutzungen) geschaffen werden. Insbesondere im südlichen Bereich entstehen zwischen Bifang und Strabag diverse neue Bauparzellen für S-Nutzungen.

Nutzungsverteilung

Die Versorgungseinrichtungen, Freizeitnutzungen und öffentlichen Freiräume werden zum Walenbrunnen hin orientiert und reichern diesen Raum weiter mit Nutzungen an. Die Synthese sieht zwei Versorgungsnutzungen vor. Die eine soll zusammen mit den Freizeitnutzungen im Süden kombiniert werden. Die südliche Lage der Freizeitnutzungen erlaubt zudem eine gute Anbindung/Erreichbarkeit aus dem Dorf. Die zweite Versorgungsnutzung wird an der neuen Ausfahrt verortet. Hier kann zusammen mit dem Verkehrsknoten ein Ort mit guter Adressbildung entstehen. Die dortige Versorgungseinrichtung sollte entsprechend auch eine repräsentativere Nutzung umfassen (z.B. Hochhaus/Hotel).

Umsetzung/Etappierbarkeit

Die Umsetzung der Synthese B setzt in der ersten Etappe einen umfassenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur voraus. Dies umfasst die Verlängerung der Breitlistrasse und die Erstellung des südlichen Anschlusses an die Fraumattstrasse (zentrale Erschliessungsachse) sowie die Erstellung der neuen Ausfahrt an A2-Zubringer. Daneben ist ebenfalls der westlich bereits bestehende Knoten zu einer Einfahrt umzugestalten. In den darauffolgenden Etappen können nach Bedarf die Stichstrassen ergänzt bzw. ausgebaut werden, wodurch weitere Flächen im zentralen Bereich des Areals sowie im Westen und Osten bebaut werden können. Durch die Führung im Einbahnregime erweist sich der Flächenbedarf der Strassen als vergleichsweise platzsparend. Die Umsetzung des zentralen Erschliessungsringes bedingt keinen Abbruch von Bestandsgebäuden.

Werden die unter 2.1 festgehaltenen Ziele berücksichtigt, können für die Synthese B die folgenden zentralen Vor- und Nachteile zusammengefasst werden:

Vorteile +

- Stärkt Raum entlang Walenbrunnen, nutzt die vorhandenen Freiraumpotenziale
- Schafft diverse neue Bauparzellen für S-Nutzungen
- Einbahnregime führt zu einer platzsparenden und effizienten Gebietserschliessung (ohne Abbrüche von Gebäuden)

Nachteile -

- Bedingt grosse Infrastrukturausbauten bereits in der ersten Etappe
- Einbahnregime führt zu Umwegfahrten (Verkehr aus Dorf in Richtung Autobahn / Umliegung Buslinie durch Gygen)

4.3 Entscheid Bestvariante

Die Diskussion in der Ortsplanungskommission zeigte, dass keine der beiden Synthesevarianten für sich bereits als Bestvariante festgelegt werden konnte. Beide Varianten wiesen diesbezüglich noch zu behebbende Defizite auf. Kritisch beurteilt wurden insbesondere das für eine erste Etappe erforderliche Ausmass an zu erstellender Verkehrsinfrastruktur, die Anzahl und Grösse an neu geschaffenen Bauparzellen sowie Abhängigkeiten in der Etappierung. So erwies sich die Erschliessungsstruktur der Synthese B zwar als flexibler und bot den grössten Anteil an Bauparzellen, welche auch für kleine Nutzungen (S-Nutzungen) geeignet waren. Der Ansatz bedingt jedoch, dass bereits frühzeitig ein Grossteil der Verkehrsinfrastruktur (inkl. neuer Anschluss an A2-Zubringer) umgesetzt wird. Als deutlich weniger aufwendig erwies sich diesbezüglich die Erschliessungsstruktur der Synthese A. Hierfür waren vergleichsweise kleine Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Die Führung im Gegenverkehr hatte jedoch einen sehr grossen Flächenbedarf zur Folge. Für die Schliessung des Rings hätten bereits frühzeitig Bestandsgebäude abgerissen werden müssen. Daneben wies die Synthese A nur sehr wenige neue Parzellen für kleine Nutzungen auf und ging aufgrund der konsequenten Stärkung der Mitte nicht auf die freiräumlichen Potenziale des Walenbrunnens ein. Weiter wurde mit dem kantonalen Tiefbauamt ebenfalls die Machbarkeit der gemäss Synthese B angedachten (zusätzlichen) Ausfahrt abgeklärt. Diese zeigte, dass ein zusätzlicher Anschluss, auch wenn es sich dabei um eine Ausfahrt und nicht um eine zusätzliche Ein-/Ausfahrt handelt, nicht bewilligungsfähig ist. Das Erschliessungsregime gemäss Synthese B konnten in der Form nicht umgesetzt werden.

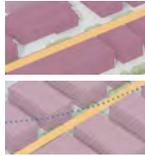
Durch die Ortsplanungskommission ist deshalb eine Kombination der beiden Synthesevarianten als Bestvariante festgelegt und anschliessend inhaltlich weiter konkretisiert worden (siehe Erläuterungen Kapitel 5). Diese Bestvariante baute auf folgenden Grundzügen auf:

- Erschliessung des Gygen über den bestehenden Anschluss an den Autobahnzubringer, kein zusätzlicher Anschluss
- Konzeption des Gygens mit einem Einbahnregime, Beibehaltung Gegenverkehr auf der Breitelistrasse bis Anschluss Reussstrasse (Gewährleistung direkte Anbindung an Autobahn aus Süden/Dorf)
- Kein Einbezug der Erschliessungsstrasse Strabag dafür Ergänzung einer zusätzlichen Erschliessungsstrasse zwischen Bifang und Strabag (Lage Strasse gemäss Synthese B)
- Verteilung der Versorgungsnutzung über gesamtes Gebiete, keine Konzentration auf nur einen Standort
- Anbindung der Freizeitnutzungen an den Raum Walenbrunnen (Lage gemäss Synthese B)
- Optimierung Anbindung öffentlicher Verkehr über Kombination neue Haltestelle im Gygen und einer Verschiebung der Haltestelle Lindenried nach Süden, sowie einer allfällig zusätzlichen Haltestelle bei der nördlichen Sportanlage «Pfaffenmatt»

5 Entwicklungskonzept

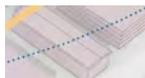
Im nachfolgenden Kapitel werden die für die Entwicklung des Gygens festgelegten konzeptionellen Grundzüge erläutert. Diese umfasst die folgenden zentralen Bestandteile:

Entwicklung in drei Schichten:



1. Etappe

2. und 3. Etappe



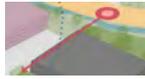
Einbettung zeitlich unabhängige Elemente



Einbettung Helikopter-Flugplatz



Umsetzung Einbahnregime/Einbahnringe



Optimierung Anbindung Busnetz



Ausbau der Versorgungsnutzungen



Sicherstellung von öffentlichen Frei- und Begegnungsräumen



Einbettung Freizeitnutzungen



Abbildung 24:
Schema Entwicklungskonzept

5.1 Strategie

5.1.1 Etappierung

Die Entwicklung des Gebietes Gygen erfolgt strukturiert in drei Schichten. Diese drei Schichten umfassen:

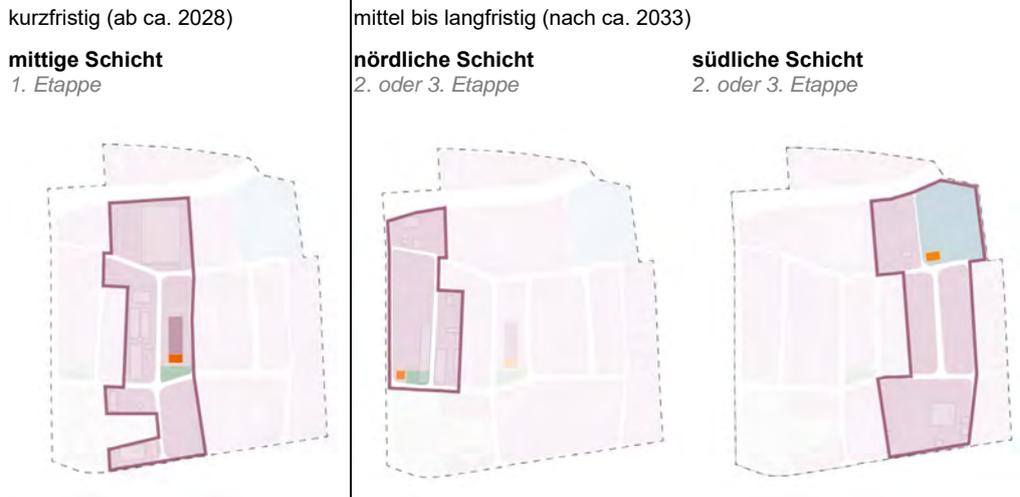


Abbildung 25: Schema Schichten

Die mittige Schicht wird als erstes umgesetzt. Sie baut stark auf der bestehenden/bereits vorhandenen Verkehrsinfrastruktur auf und kann zeitnah ohne einen massgeblichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Die dazu erforderlichen Neueinzonungen können zusammen mit der anstehenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen. Die Baureife der ersten Etappe könnte somit ab ca. 2028 erreicht werden.

Die nördliche und südliche Schicht ist für die nachfolgende zweite und dritte Etappe vorgesehen. Zeitlich legt das Entwicklungskonzept diesbezüglich keine fixe Abfolge fest. So können beide Schichten als zweite oder erst als dritte Etappe umgesetzt werden. In der zeitlichen Abfolge soll diesbezüglich auf die effektive Nachfrage reagiert werden können.

Mit der Entwicklung des Gebietes wird sich die Anzahl an im Gygen arbeitenden Personen massgeblich erhöhen. Dies bedeutet gleichzeitig auch eine gesteigerte Nachfrage nach Versorgung, gastronomischen Angeboten und Aufenthalts- und Begegnungsräumen (Mittagspausen etc.). Mit jeder der Schichten soll deshalb auch ein schrittweiser Ausbau an Versorgung und öffentlichen Freiräumen erfolgen.

Im Gegensatz zur mittigen Schicht ist für die Umsetzung der nördlichen oder südlichen Schicht ein Um- und Ausbau der Strasseninfrastruktur zwingend erforderlich. Ansonsten können gewisse Teilflächen der jeweiligen Schichten nicht zweckmässig erschlossen und entwickelt werden. Neben der Erschliessung der Bauparzellen sind Anpassungen an die verkehrliche Grundinfrastruktur des Gebietes vorzunehmen. Die etappierte Umsetzung bedingt die folgenden Erschliessungsmassnahmen:

Ausbau Grunderschliessung

Zuständigkeit ASTRA

Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld



- Umgestaltung Knoten Breitelistrasse
- Ergänzung Fuss- und Veloinfrastruktur



- Ausbau und Begrünung Breitelistrasse
- Ausbau Trottoir
- Umgestaltung Knoten Breiteli-, Reussstrasse, Schlanggenweg
- Umgestaltung Schlanggenweg und Erstellung Bushaltestelle Gygen

Abbildung 26:
Schema Massnahmen Ausbau Grunderschliessung

Für die Erschliessung der beiden Schichten werden der nördliche bzw. der südliche Einbahnring geschlossen. Dies umfasst jeweils die folgenden baulichen Eingriffe (Zuständigkeit Gemeinde Erstfeld):

Erschliessung nördliche Schicht

Erschliessung südliche Schicht



- Neubau Gygenstrasse
- Ausbau Fraumattstrasse



- Neubau/Verlängerung Breitelistrasse
- Neubau Langmattstrasse
- Ausbau Fraumattstrasse
- Fuss- und Veloverbindung an Gotthardstrasse (inkl. Brückenbauwerk)
- Verschiebung Bushaltestelle Lindenried

Abbildung 27:
Schema Massnahmen Erschliessung nördliche/südliche Schicht

5.1.2 Zeitlich unabhängige Elemente

Neben den drei Schichten können Elemente unterschieden werden, welche sich zeitlich unabhängig davon weiterentwickeln lassen und nicht an die Erschliessungsmassnahmen der nördlichen oder südlichen Schicht gebunden sind. Die entsprechenden Elemente sind entweder heute bereits rechtskräftig einer Bauzone zugewiesen und/oder erschlossen.

- Luftfahrt-Cluster
- Lindenried
- Bifang
- Areal Strabag

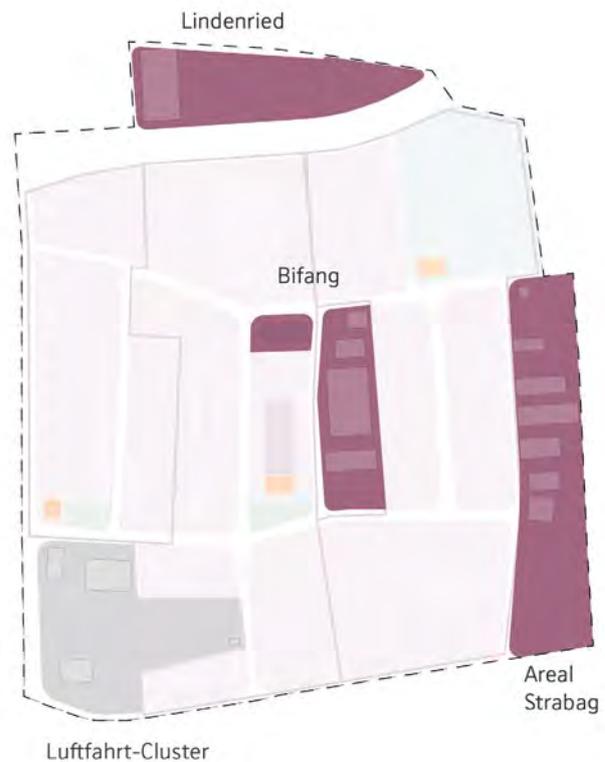


Abbildung 28:
Übersicht zeitlich unabhängige Elemente

Luftfahrt-Cluster

Im nordwestlichen Bereich des Gygen finden sich mit der Rega und der Swiss Helicopter AG zwei Nutzungen, welche im direkten Zusammenhang mit dem Helikopterlandeplatz stehen. Beide Nutzungen sollen bestehen bleiben und sich an ihrem Standort weiterentwickeln. Da der südliche Teil der Parzelle KTN 53 aufgrund der geltenden Höhenbeschränkung effektiv nicht bebaubar ist, soll eine Verlagerung der Bauzonenfläche auf eine andere Parzelle im Gygen angestrebt werden. Die Teilflächen kann weiterhin als landwirtschaftliche Nutzfläche bewirtschaftet oder als ökologische Ausgleichsfläche umgenutzt werden.

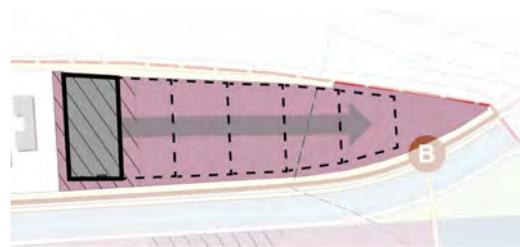


Abbildung 29:
Ausschnitt Luftfahrt-Cluster

Lindenried

Die Parzelle 1664 befindet sich heute in der Gewerbezone Tunnelportal. Diese wurde geschaffen, um darauf in mehreren Etappen eine Fischzucht erstellen zu können. Bis anhin ist davon jedoch lediglich eine erste Etappe umgesetzt worden. Aktuell ist eine verzögerte und nur teilweise Umsetzung der weiteren Etappen absehbar. Da die Fläche aufgrund der Zonenbestimmungen nur für Gewerbenutzungen, welche das Tunnelabwasser nutzen zur Verfügung steht, sollen die Zonenbestimmungen angepasst und die Fläche als Bestandteil des Entwicklungsschwerpunktes Gygen auch für anderweitige Gewerbenutzungen zugänglich gemacht werden.

ursprüngliche Entwicklungsidee Fischzucht



anzustrebende Abparzellierung

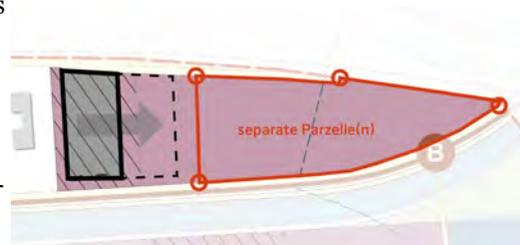
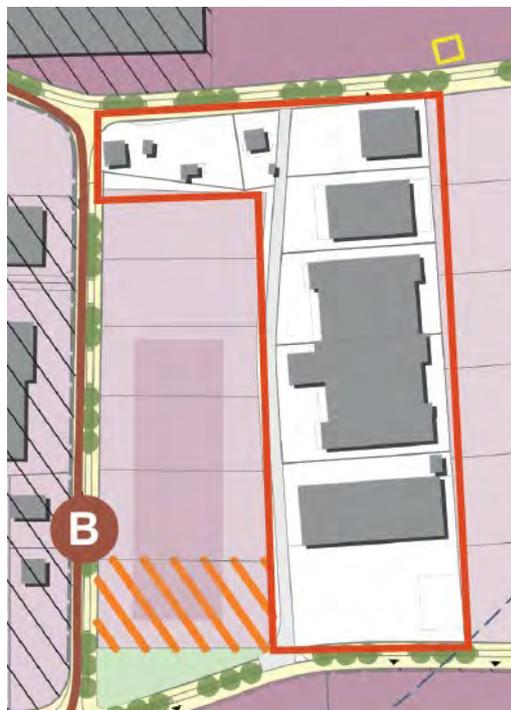


Abbildung 30:
Ausschnitt Lindenried

Bifang

Die Parzellen im Bereich Bifang sind bereits bebaut. Die Erschliessung genügt dabei den heute gestellten Bedürfnissen. Sollten die Parzellen baulich verdichtet werden, ist ein Ausbau der Erschliessung im Sinne der Erschliessungsprinzipien des Entwicklungskonzepts (Einbahnregime etc.) anzustreben. Um die Bifangstrasse dabei an die Fraumattstrasse anbinden zu können, ist eine Abstimmung mit den Parzellen KTN 328 und 330 erforderlich.

Erschliessung Bestand



Angestrebte Erschliessung Entwicklungskonzept



Abbildung 31:
Ausschnitt Bifang

Areal Strabag

Die Strabag möchte sich innerhalb ihres Areals weiterentwickeln können. Dafür sollen die heute aufgrund ihrer Geometrie schwer bebaubaren Flächen effizienter und einfacher angeordnet werden. Die Teilfläche südlich der Rütistrasse soll begradigt und die spitz zulaufenden Winkel durch einen flächengleichen Abtausch mit den Nachbargrundstücken angeglichen werden. Die effektive Bauzone wird nicht vergrössert.

Heutige Geometrie südliche Teilfläche

Angestrebte Angleichung



Abbildung 32:
Ausschnitt Strabag neu Parzellierung

Daneben strebt das Entwicklungskonzept die Umlegung des nördlich der Rütistrasse befindlichen Streifens an. Dieser ist heute bereits der Bauzone zugewiesen, aufgrund seiner Tiefe jedoch schwer bebaubar. Die Fläche wird deshalb in die Parzellierung der südlichen Schicht miteinbezogen. Dadurch können die zwischen Bifang und Rütistrasse zur Verfügung stehenden Flächen effizienter genutzt bzw. besser zugeschnittene Parzellen angeboten werden. Anstelle des langen Streifens wird der Strabag eine gleich grosse (5'000 m²) quadratische Parzelle zugewiesen (siehe Abbildung 33).

Bestehender Streifen entlang Rütistrasse

Einbezug Teilfläche in Parzellierung südliche Schicht



Abbildung 33:
Einbezug Streifen Rütistrasse

5.2 Erschliessung

5.2.1 Erschliessungsregime / motorisierter Individualverkehr

Die Erschliessung des Gygen erfolgt über den bestehenden Anschluss an den Autobahnzubringer. Um für den von Süden/aus dem Dorf herkommenden Verkehr eine direkte Anbindung an die Autobahn ermöglichen zu können, wird die Breitelistrasse bis auf die Höhe Reussstrasse im Gegenverkehr geführt. Die übrigen Strassen innerhalb des Gygen werden als platzsparende Einbahnstrasse ausgestaltet.

Es können zwei Einbahnringe unterschieden werden. Die Verbindung Gygenstrasse-Schlanggenweg wird im Uhrzeigersinn, die übrigen Strassen (Fraumatt-, Rüti-, Breitelistrasse ab Reussstrasse) im Gegenuhrzeigersinn befahren. Am Schlanggenweg treffen die Einbahnstrassen wieder zusammen und werden über die Breitelistrasse zurück auf das übergeordnete Strassennetz geführt. Längerfristig soll an das Einbahnnetz auch das Areal der Strabag angeschlossen werden.



Abbildung 34: Schema Erschliessung

Die Erschliessung strebt eine weitgehende Trennung des Gewerbeverkehrs und des übrigen Verkehrs an (Verkehr aus Dorf, Landwirtschaftsverkehr etc.). Der Verkehr in Richtung Dorf soll so schnell wie möglich auf die Reussstrasse geführt werden. Der Gewerbeverkehr hingegen soll auf die Breitelistrassen ins Areal geleitet und dort über das Einbahnsystem abgewickelt werden. Die Anbindung an die umliegenden landwirtschaftlichen Nutzflächen bleibt gewährleistet.

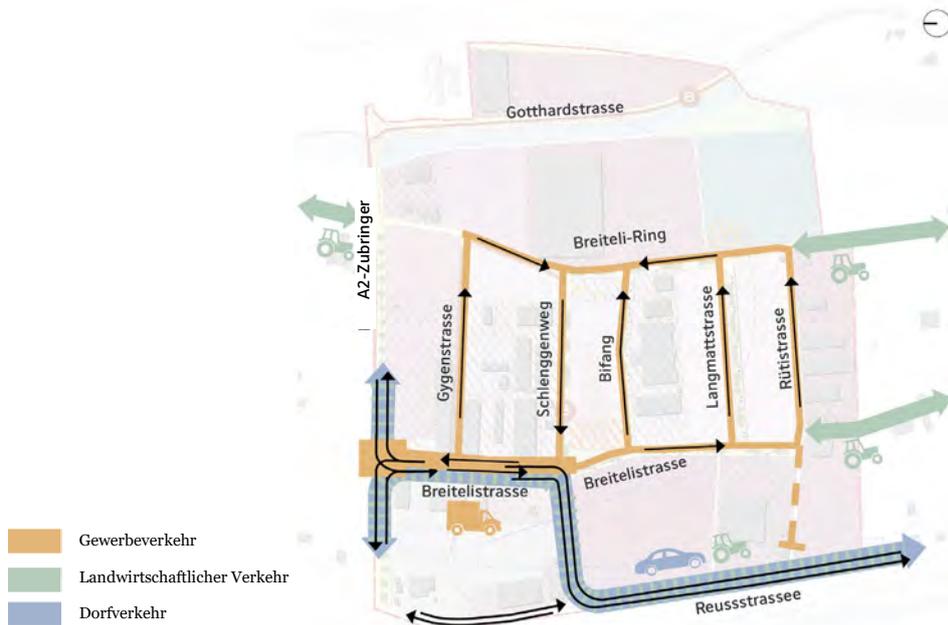


Abbildung 35:
Schema Gewerbe- und Dorfverkehr

Der Bau einer gemeinsamen Parkgarage ist nicht vorgesehen. Parkfelder sollten auf den einzelnen Parzellen organisiert werden. Sie sollten dabei möglichst kompakt angeordnet, mit sicherfähigen Oberflächen ausgestaltet und schattenspendenden Bäumen versehen werden. Soweit betrieblich möglich, sollen angrenzenden Bauparzellen ihre Parkierungsanlagen aufeinander abstimmen.

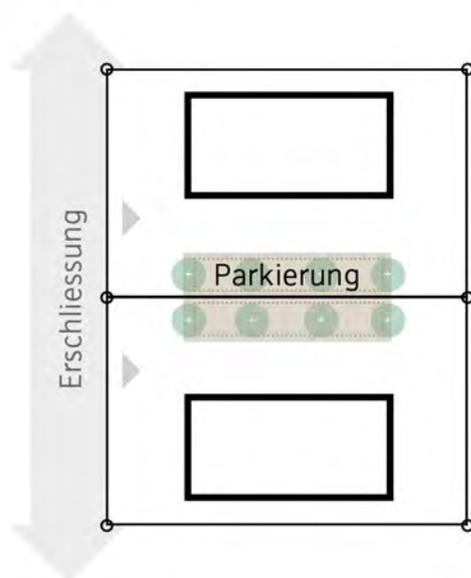


Abbildung 36: Schema Parkierung
oben: eigene Darstellung
unten: <https://www.freiraum-gestalten.info>

5.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die bestehende Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist für einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt ungenügend und muss verbessert werden. Hierfür strebt das Entwicklungskonzept eine Neuordnung und Erweiterung der Bushaltestellen an. Das Gebiet soll zukünftig durch mindestens zwei Haltestellen abgedeckt werden. Innerhalb des Gygen soll am Schleggenweg eine neue Bushaltestelle entstehen. Durch eine Verschiebung der Haltestelle Lindenried nach Süden kann das Entwicklungsgebiet besser abgedeckt und die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr massgeblich aufgewertet werden.

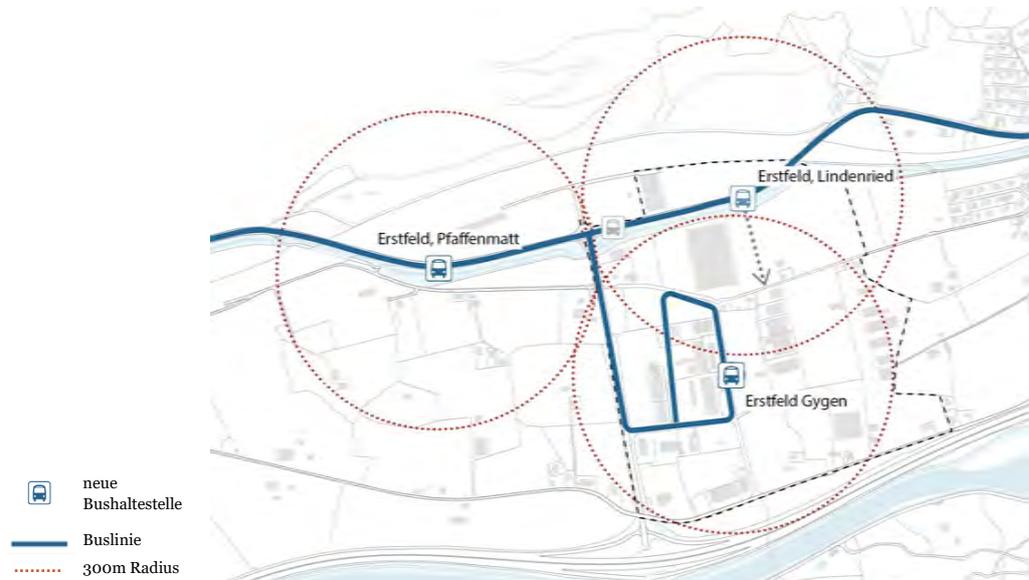


Abbildung 37:
Einzugskreis neue Bushaltestelle im Areal

Eine Verlegung der Haltestelle Lindenried könnte gleichzeitig die Anbindung des Sportzentrums verbessern bzw. aufgrund des dann ausreichenden Haltestellenabstands nördlich des Gygen eine zusätzliche Haltestelle ermöglichen.

5.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Um optimale Voraussetzungen für eine nachhaltige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen und eine hohe Verkehrssicherheit gewährleisten zu können, ist eine durchgängige und ausreichend dimensionierte Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten. Es ist dafür ein feinmaschiges Netz gemäss Abbildung 38 anzustreben. Die gemäss Erschliessungskonzept angedachten Einbahnstrassen sind durchgängig für den Veloverkehr befahrbar und den Fussverkehr begehbar auszugestalten. Dies bedingt mindestens ein einseitiges Trottoir sowie für den Veloverkehr günstige Fahrbahnbreiten. Der Veloverkehr ist vom Einbahnregime auszunehmen und soll in alle Richtungen verkehren dürfen. Wo der Fuss- und Veloverkehr abseits der Erschliessungsstrassen geführt wird, ist für die Dimensionierung der Fuss-/Radwege eine Breite von mind. 3,5m anzustreben.

Der A2-Zubringer bildet ein Verbindungselement zwischen der Kantonsstrasse und der kantonalen Veloroute (entlang der Reuss). Zusammen mit der Entwicklung des Gygen ist die hierfür erforderliche Veloinfrastruktur zu ergänzen/auszubauen. Dies bedingt insbesondere einen Umbau des Knotens A2-Zubringer-/Breitlistrasse. Mit der Verlegung der Bushaltestelle Lindenried in Richtung Süden ist über den Walenbrunnen eine separate Fuss- und Velobrücke zu erstellen.

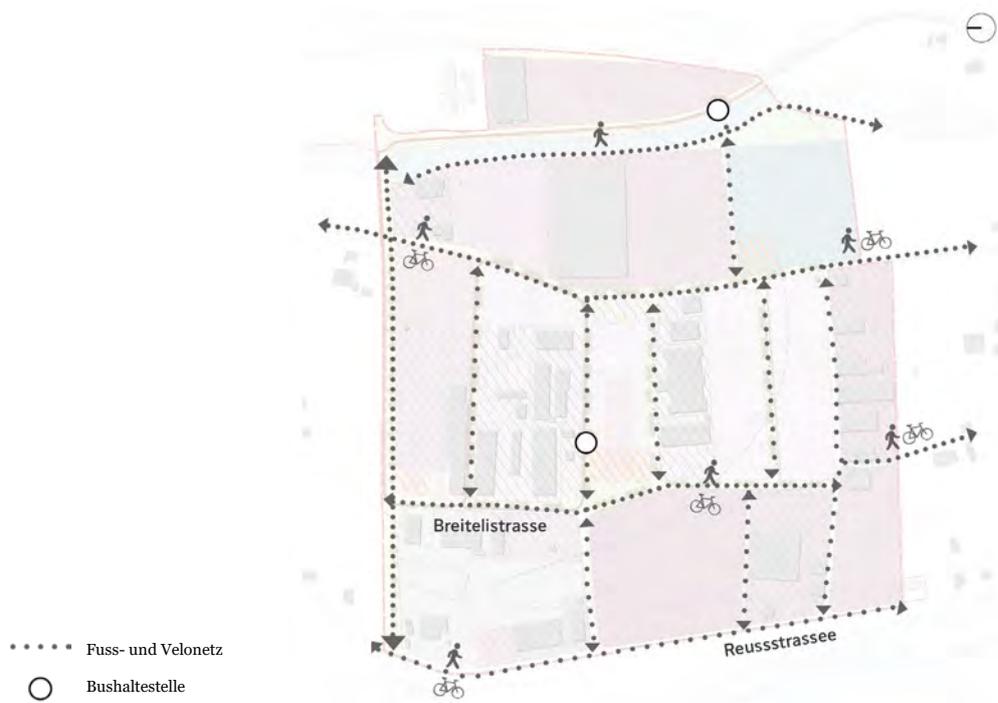


Abbildung 38:
Konzeptschema Fuss-/Veloverkehr

5.2.4 Entwässerung Strassenräume

Die entlang der Trottoirs angedachten Bäume werden anhand von Baumgruben in Gruppen angeordnet. Die Baumgruben dienen dabei gleichzeitig der Strassenentwässerung. Anfallendes Strassenabwasser soll in diesen gesammelt und zur Versickerung gebracht werden. Dies leistet einen Beitrag zur Schonung der Kanalisation (Schutz vor Überbelastung) und kann im Sommer als hitzemindernde Massnahme helfen, das Mikroklima im Gygen regulieren zu können.

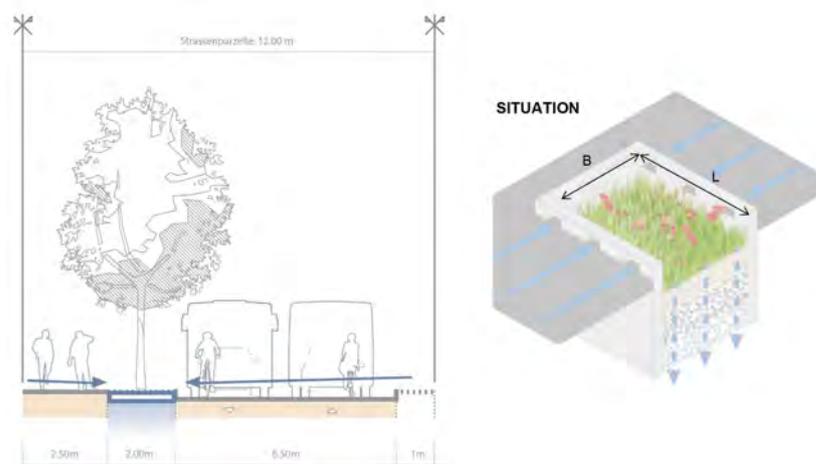


Abbildung 39:
Schema Versickerung des Wassers entlang der Strasse, Quelle: Arbeitshilfe zum guten Umgang mit Regenwasser, Stadt Zürich, 2023

5.2.5 Raumbedarf Erschliessungsanlagen

Die Erschliessungsstrassen werden nicht weiter hierarchisiert, sondern lediglich bezüglich ihres Regimes unterschieden. Es finden sich entsprechend die folgenden zwei Strassentypen:

Typ 1, Strasse mit Gegenverkehr

Typ 2, Einbahnstrasse

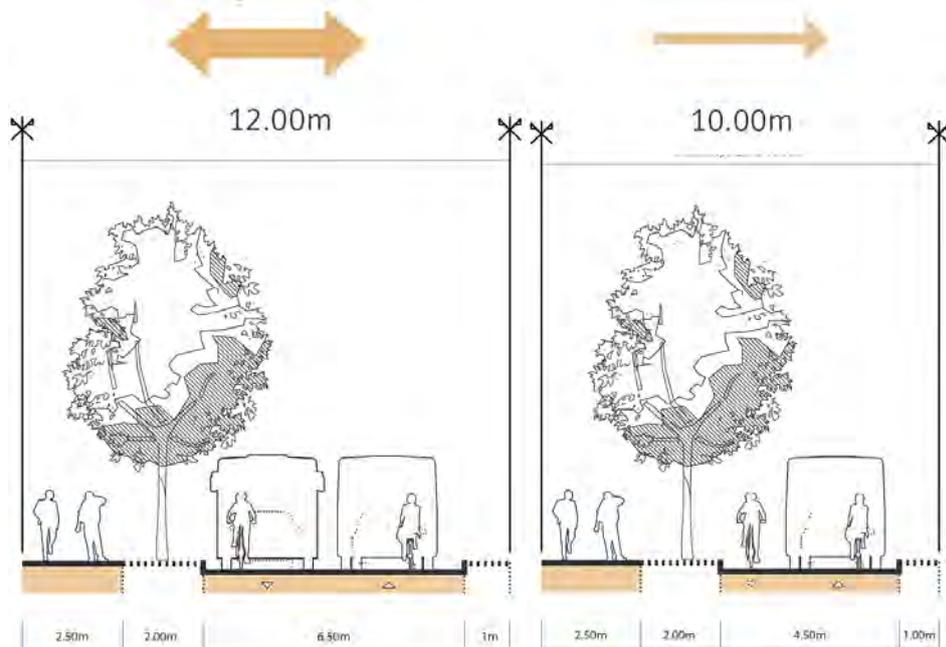


Abbildung 40:
Anforderungen Dimensionierung Strassen

Die Strasse mit Gegenverkehr (Typ 1) besteht aus einem einseitigen Trottoir (2.5m) mit begleitenden Bäumen (2.0m), einer Fahrbahn (6.5m, Begegnungsfall LKW/LKW) und einem Übergangstreifen/Bankett (1.0m) zu den anschliessenden privaten Parzelle (siehe Abbildung 40). Die Einbahnstrassen (Typ 2) weisen die gleiche Grundausstattung auf. Dabei ändert sich einzig die Breite der Fahrbahn. Diese wird auf eine Mindestbreite von 4.5m ausgelegt und erlaubt den Begegnungsfall LKW-Velo. Velos können somit innerhalb des Gygens auch im Gegenverkehr geführt werden. In den Kurven sind für den Typ 1 und 2 Kurvenverbreiterungen zu berücksichtigen. Alle Erschliessungsstrassen des Gygen müssen für einen Lastwagen mit Anhänger befahrbar sein.

Der sich daraus ergebende Raumbedarf ist unter Anhang 3 in einem separaten Plan festgehalten. Dabei wurde für den Knoten Breiteli-, Reusstrasse, Schlanggenweg die Ausgestaltung als Kreisverkehr berücksichtigt. Dies stellt im Vergleich zum vortrittsgeregelten Knoten die flächenintensivere Lösung dar. Die Zweckmässigkeit des Kreisverkehrs ist im Rahmen der nachfolgenden Projektierung zu vertiefen (siehe ebenfalls 6.3.1).

5.2.6 Option Gleisanschluss

Die Möglichkeiten eines direkten Gleisanschlusses für das Gebiet Gygen sind konzeptionell untersucht worden. Eine gemeinsam genutzte Verloaderampe im Bereich der Parzelle 1664 ist dabei als zielführend beurteilt worden, wobei auch ein Anschluss aus Süden grundsätzlich denkbar wäre (jedoch mit grossen baulichen Eingriffen verbunden). Alle Ansätze müssen nachfolgend inhaltlich wie auch bezüglich Betriebs weiter konkretisiert und plausibilisiert werden. Es muss zudem festgehalten werden, dass die Erstellung des Anschlussgleises an die Abdeckung eines Mindesttransportaufkommens (ca. 2 Wagen pro Tag) gebunden ist. Die Erstellung des Anschlussgleises stellt für das Gebiet Gygen entsprechend erst längerfristig (bei Vollausbau oder dem spezifischen Interesse einer grossen Produktionsnutzung) eine Option dar. Es kann aktuell kein Anschlussgleis auf Vorrat erstellt werden.



Abbildung 41:
Anschlussgleis mit Sammelstelle



Abbildung 42:
Anschlussgleis von Süden. Direkte Anbindung an STRABAG, mit weiteren potenziellen Anbindungen innerhalb des Areals.

5.3 Bebauung

5.3.1 Parzellierung

Mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept können Parzellenflächen von etwa 1'500m² bis hin zu grossen Einheiten von ca. 17'000 m² angeboten werden. Die Aufteilung ist insgesamt sehr flexibel, da viele Parzellen je nach Bedarf vergrössert oder verkleinert werden können. Die in Abbildung 43 als S-Nutzungen bezeichneten Parzellen können entsprechend zu M oder L-Nutzungen bzw. alle als M-Nutzungen bis zu L-Nutzungen vergrössert werden (siehe dazu ebenfalls Abbildung 44).

Die Parzellenstruktur wird stark durch die bereits bestehende Erschliessung geprägt. Insbesondere an den westlichen und östlichen Rändern des Gebietes finden sich entsprechend grössere bzw. tiefere Parzelle (L-Nutzungen), welche nicht weiter unterteilbar sind. Mehrheitlich umfassen die neu geschaffenen Parzellen allerdings kleinen bis mittleren Grössen, was eine breite Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten fördert und die Ansiedlung unterschiedlichster Betriebe unterstützt.

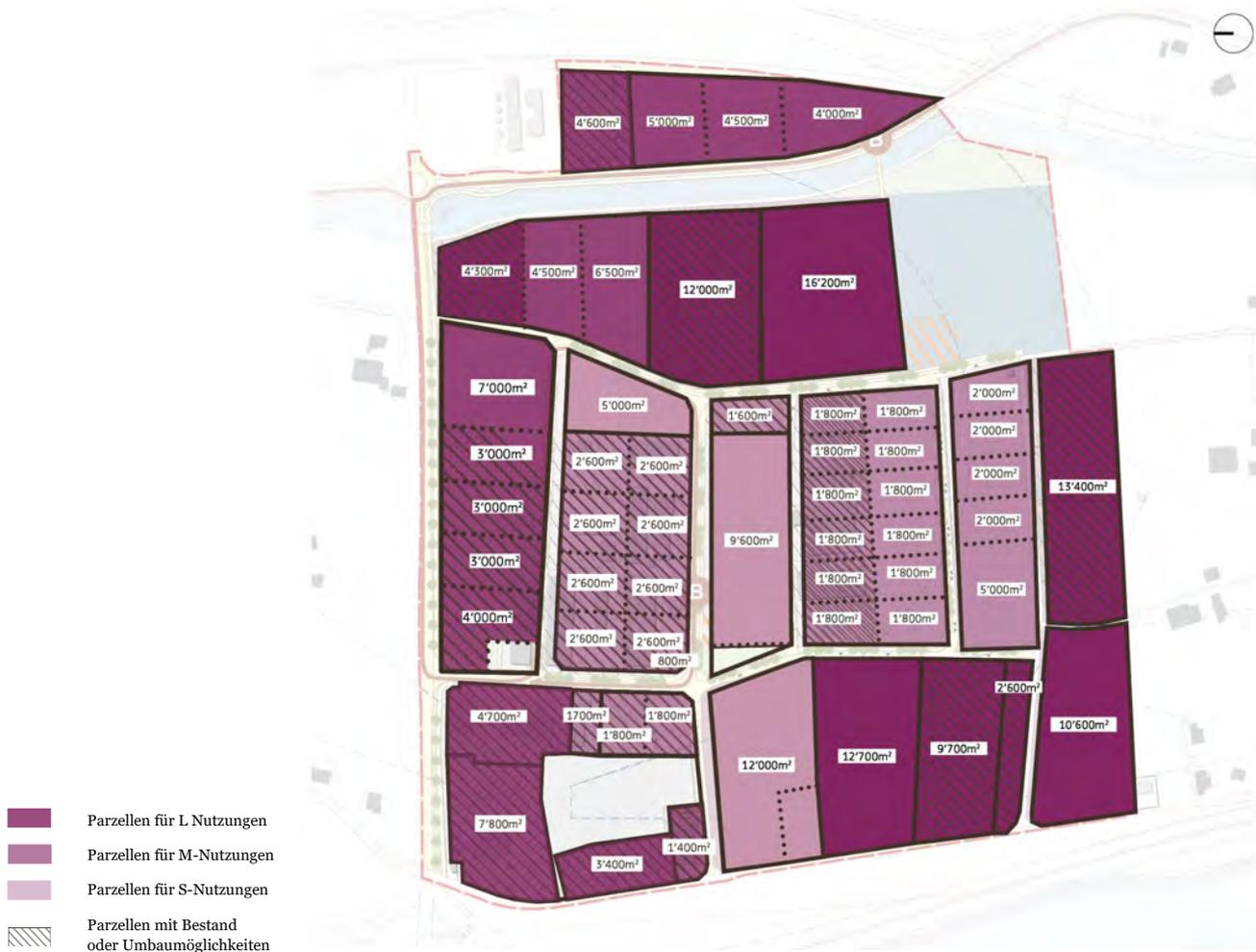


Abbildung 43:
Vorschlag kleinstmögliche Parzellierung

Die aufgezeigte Parzellierung ist als Vorschlag zu verstehen. Im Grundsatz sollen die Parzellen im Gygen abgestimmt auf die effektiven Bedürfnisse der interessierten Betriebe abgestimmt und zugeschnitten werden. Der Vorschlag zeigt insofern auf, wo welche Betriebsgrössen am besten/effizientesten angeordnet werden können.



Abbildung 44: Flexibilität der Parzellierung

5.3.2 Bebauungsprinzipien

Geschossigkeit

Die zulässige Gesamthöhe für Gewerbegebäude im Areal beträgt gemäss der rechtskräftiger Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Erstfeld 15 Meter. Im Rahmen dieser Vorgaben lassen sich bezüglich der Geschossaufteilung vielfältige Lösungen realisieren. Innerhalb der zulässigen Gesamthöhe sind Lösungen mit drei oder vier Vollgeschossen möglich. So kann beispielsweise im Erdgeschoss eine Produktionshalle (4.5m Höhe) mit drei darüberliegenden Geschossen (z.B. Büroflächen) kombiniert oder eine überhohe Gewerbehalle (8.0m Höhe) mit einem Zwischengeschoss und zwei darüberliegenden Bürogeschossen umgesetzt werden.

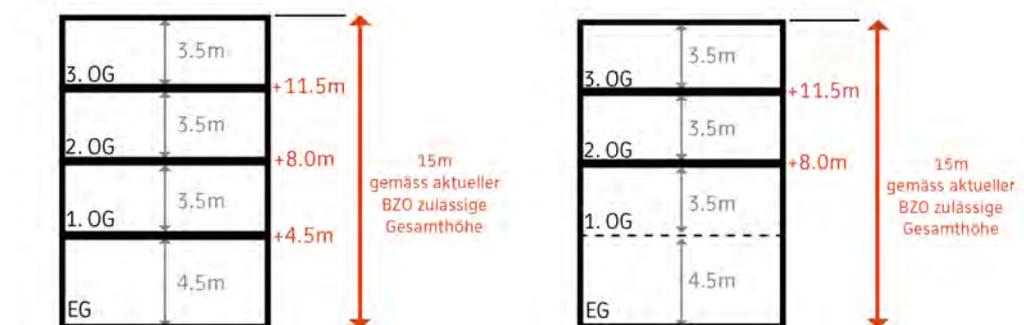


Abbildung 45: Möglichkeiten Geschossigkeit

Die zulässige Gesamthöhe ist für die gewerblichen Nutzungen im Gygen als zweckmässig zu erachten. Sie erlaubt dabei eine bauliche Dichte, welche die gesetzten Zielwerte (Arbeitsplatzdichten) erreichen/ermöglichen kann. An den Bestimmungen soll entsprechend grundsätzlich festgehalten werden. Im Bereich des Knotens A2-Zubringer/Breitliststrasse soll davon abgewichen werden. Hier besteht die Möglichkeit zusammen mit einer Versorgungsnutzung einen markanten Eingang ins Gebiet gestalten zu können. Das Entwicklungskonzept sieht dafür ein 10-geschossiges Hochhaus vor. Dies bedingt in diesem Bereich eine zulässige Gesamthöhe von ca. 40m. Daneben soll zur besseren Adressierung des Gebietes entlang des A2-Zubringers eine Geschosshöhe von 18m ermöglicht werden (nur für erste Bautiefe entlang A2-Zubringer).

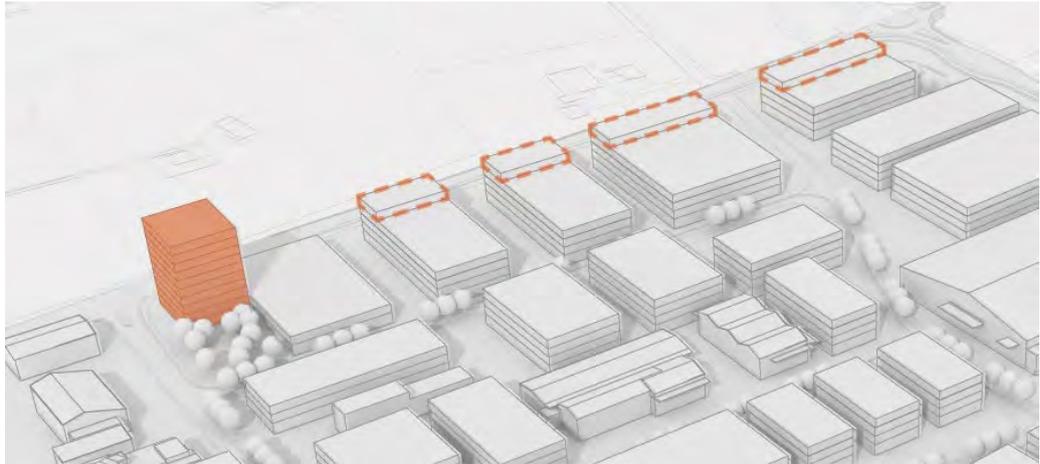


Abbildung 46:
Ausschnitt Eingang-Hochhaus / Geschossigkeit entlang A2-Zubringer

Adressierung/Orientierung

Um eine attraktive Adressierung und gute Orientierung im Areal gewährleisten zu können, sollten die Gewerbebauten soweit betrieblich möglich gewisse Anordnungsprinzipien befolgen. So sollten die Eingänge/Eingangsbereiche jeweils zur Erschliessungsstrasse hin ausgerichtet werden. Wo Gebäude mit unterschiedlichen Geschossigkeiten umgesetzt werden, sollten sich die höheren Geschosse ebenfalls zur Erschliessungsstrasse hin orientieren.

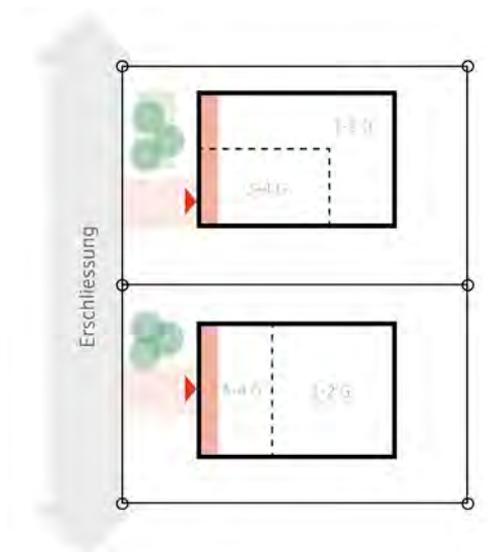


Abbildung 47:
Schema Adressierung/Orientierung

5.3.3 Versorgung / Gastronomie

Für ein attraktives Arbeitsplatzgebiet ist es von grosser Bedeutung, dass ein Grundangebot an Versorgungsmöglichkeiten besteht (für Pausen etc.). Mit jeder der drei Schichten steigt die Anzahl an Arbeitsplätzen. Entsprechend erhöht sich mit jeder Etappe auch die Nachfrage nach entsprechenden Versorgungsmöglichkeiten. Das Entwicklungskonzept definiert für jede der drei Schichten einen hierfür geeigneten Standort:

- In der mittleren Schicht wird die Versorgungsnutzung zwischen Schlangenberg und Bifang verortet. Denkbar wäre hier eine eigenständige gastronomische Nutzung oder die Kombination mit einem Gewerbehau (als z.B. Mensa). Die zentrale Lage ist zudem für die bereits bestehenden Gewerbebetriebe im Gebiet vorteilhaft.
- In der nördlichen Schicht ist die Versorgungsnutzung Bestandteil der Eingangsgestaltung und trägt auch zur Adressierung des Gebietes bei. Hier wäre ein repräsentativeres gastronomisches Angebot anzustreben. Denkbar sind auch Kombinationen mit Hotellerie.
- In der südlichen Schicht wird die Versorgungsnutzung südöstlich an der Fraumattstrasse verortet. Mit der Nähe zum Freiraum Walenbrunnen und den dort vorgesehenen Freizeitnutzungen ergeben sich diverse Synergien. Grundsätzlich ist hier auch ein niederschwelliges gastronomisches Angebot denkbar (z.B. Buvette, Biergarten etc.)

 Hotel



Campus Schattdorf.
Firmengebäude Sisag, Drost+ Dittli
(<https://www.espazium.ch>)

 Gewerbehau
mit Mensa



Noerd Kantine, Zürich
Firmengebäude Sisag, Drost+ Dittli
(<https://www.eventlokale.ch>)



Abbildung 48:
Konzeptschema Versorgungsnutzung

5.3.4 Freizeitnutzung

Freizeitnutzungen bieten im Gygen die Möglichkeit das Arbeitsplatzgebiet neben den eigentlichen Arbeitszeiten beleben zu können und schaffen gleichzeitig Angebote für Aktivität in den Mittagspausen. Dies leistet insofern auch einen Beitrag zur Attraktivität des Gygens als Arbeitsplatzstandort. Das Entwicklungskonzept verortet die Freizeitnutzungen in der südöstlichen Ecke des Gebietes. Hier kann an den Freiraum Walenbrunnen angeknüpft und mit der Verschiebung der Haltestelle Lindenried ein direkter Zugang zum öffentlichen Verkehr angeboten werden. Daneben können durch die periphere Lage Konflikte zwischen Arbeitstätigkeiten und Freizeitnutzungen minimiert werden. Aus dem Dorf ist die Freizeitnutzung zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar, ohne dabei das gesamte Gewerbegebiet durchqueren zu müssen.

Die für Freizeitnutzungen vorgesehene Fläche ist als Möglichkeitsfläche (für z.B. Vereine) zu verstehen. Hier können je nach Bedarf unterschiedliche Formen von Freizeitnutzungen untergebracht werden. Denkbar sind etwa unterschiedliche sportliche Einrichtungen (z.B. Sportplätze, Sporthallen, Schwimmbad), Räumlichkeiten für Vereine, oder kulturelle Einrichtungen (z.B. Theater, Konzertlokal).



Tennisplatz Vereinslokal Guggach,
Zürich, Weyell Zipse
(<https://www.tcberghofen.de>)



Tennisplatz Vereinslokal Guggach,
Zürich, Weyell Zipse
(<https://weyellzipse.ch>)



Abbildung 49:
Konzeptschema Freizeitnutzungen

5.4 Freiraum

5.4.1 Öffentliche Freiräume

Wie für die Versorgungsnutzungen ist auch ein ausreichendes Angebot an Freiräumen von grosser Bedeutung. Diese bieten kurzzeitige Aufenthaltsmöglichkeiten, fördern den Austausch und die Orientierung im Gebiet. Sinngemäss zu den Versorgungsnutzungen sollen auch diese der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden können. In der mittleren und nördlichen Schicht werden die Freiräume jeweils den dortigen Versorgungsnutzungen zugewiesen. Beide Freiräume sind Bestandteil des Strassenraums. Sie sollen weitgehend entsiegelt und mit schattenspendenden Bäumen begrünt werden. Ein Teil der Fläche kann für Aussengastronomie vorgesehen werden. In der südlichen Schicht ist der Freiraum Bestandteil des dortigen Nutzungs-Clusters aus Freizeit und Gastronomie. Die Fläche soll die naturnahe Gestaltung des Walenbrunnens aufnehmen und mit punktuellen Verweil- und Spielmöglichkeiten kombiniert werden.

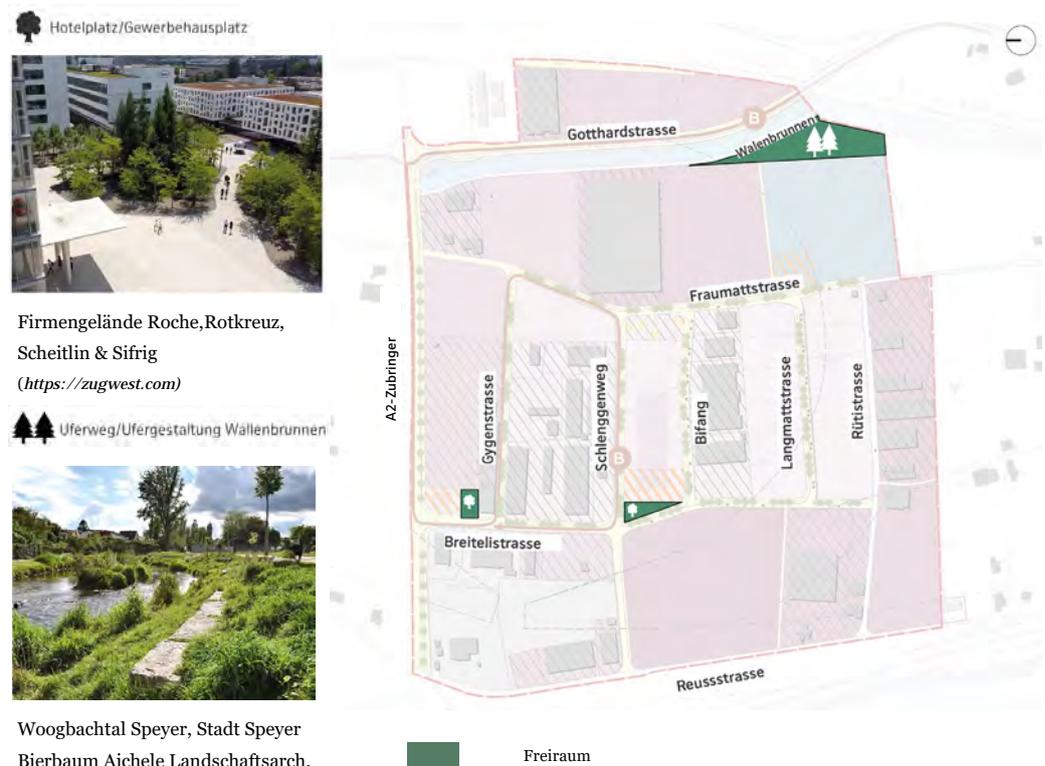


Abbildung 50:
Konzeptschema öffentliche Freiräume

5.4.2 Ökologische Vernetzung

Innerhalb des Gewerbegebietes wird die ökologische Vernetzung anhand von Trittsteinen gewährleistet. Dazu sind private Aussenräume soweit möglich zu entsiegeln und mit sickerfähigen Oberflächen zu versehen. Wo Flachdächer entstehen, sind diese zu begrünen. Anfallendes Regenwasser ist zudem zur Versickerung zu bringen und innerhalb der privaten Grundstücke in Retentionsbecken zu sammeln. Um eine optimale Vernetzung ermöglichen zu können, sollten Grün- und Retentionsflächen nach einheitlichen Prinzipien angeordnet und mit den Nachbargrundstücken abgestimmt werden. Die Anordnung von Retentionsflächen sollte soweit betrieblich möglich die in Abbildung 51 festgehaltene Vernetzungsidee berücksichtigen.

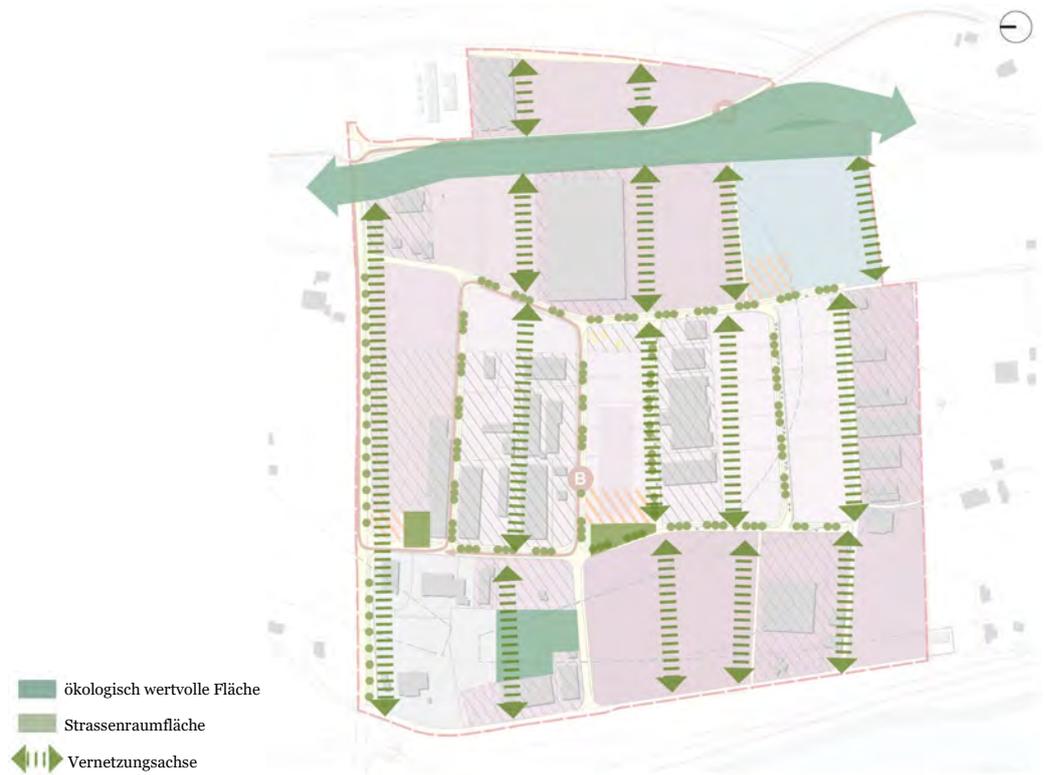


Abbildung 51:
Konzeptschema ökologische Vernetzung

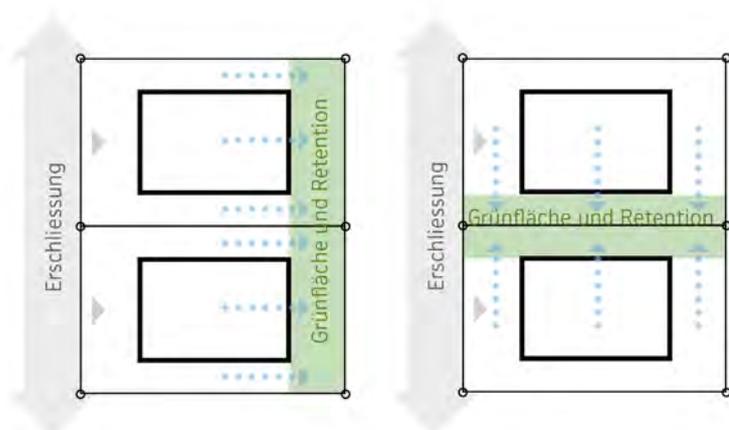


Abbildung 52:
Bündelung Grünfläche und Retentionsflächen

Ein weiterer Trittstein könnte auf einer Teilfläche der Parzelle KTN 53 errichtet werden. Die rund 5'000m² können aufgrund der geltenden Höhenbegrenzungen faktisch nicht überbaut werden. Die freizuhaltende Fläche könnte entsprechend umgestaltet und ökologisch massgeblich aufgewertet werden.

5.5 Arbeitsplätze

Das vorliegende Entwicklungskonzept sieht die Schaffung von ca. 84'000m² an zusätzlichem Gewerbebauland vor. Unter Berücksichtigung des angestrebten Zielwerts bedeutet das bei einem Vollausbau des Gygen ein Potenzial von zusätzlichen ca. 260 bis 390 Arbeitsplätzen.

Neben den Neueinzonungen finden sich heute im Gygen noch unüberbaute Bauzonen-Flächen im Umfang von ca. 40'500m² (ca. 21'000m² entfallen auf die unabhängigen Elemente), was einem Potenzial von weiteren rund 120 bis 180 Arbeitsplätzen entspricht. Gesamthaft können mit den Einzonungen und der Überbauung der noch ungebauten Flächen somit rund 380 bis 570 an zusätzlichen Arbeitsplätzen entstehen. Bei einem Vollausbau würde der Gygen somit rund 680 bis 870 Arbeitsplätze umfassen.

	Bauland-Fläche (Arbeitszonen)	Arbeitsplätze
Bestand	ca. 170'000 m ²	ca. 300 AP
davon unüberbaute Parzellen (ungenutzte Reserven)	ca. 40'500 m ²	ca. +120-180 AP
Neueinzonungen	ca. 84'000 m ²	ca. +260-390 AP
Total	ca. 294'500 m ²	ca. 680-870 AP

Tabelle 3:
Übersicht Arbeitsplatzpotenziale

Wird die mögliche Arbeitsplatzentwicklung auf die drei Schichten heruntergebrochen, zeigt sich, dass die Schichten nicht das gleiche/kontinuierliche Wachstum aufweisen. Während durch die möglichen Neueinzonungen in der mittigen und südlichen Schicht ca. 80-120 bzw. ca. 160-240 Arbeitsplätze entstehen, sind es bei der nördlichen Schicht lediglich ca. 20-30 Arbeitsplätze. Detailliert aufgeschlüsselt sind die einzelnen Schichten nachfolgend unter 5.5.1.

Sollte die Nachfrage nach zusätzlichem Bauland im Nachgang an die Umsetzung der ersten Etappe sinken, ist die Umsetzung der nördlichen Schicht als zweite Etappe zu priorisieren. Bei einer anhaltend starken Nachfrage ist die südliche Schicht als zweite Etappe vorzuziehen.

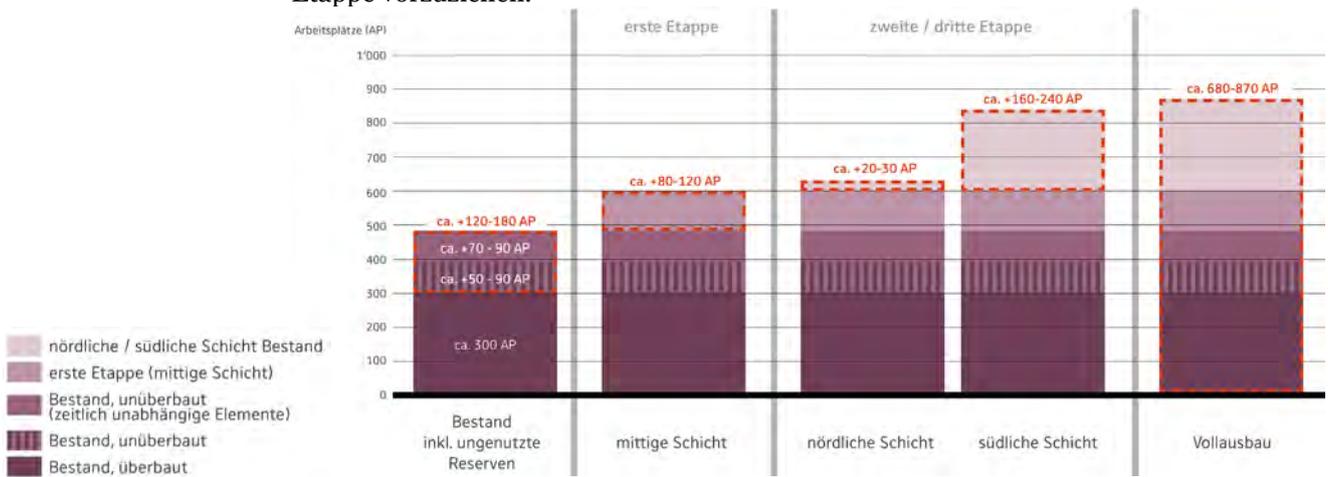


Abbildung 53:
Übersicht angestrebte Arbeitsplatzentwicklung

Nicht berücksichtigt sind in den oben ausgeführten Berechnungen mögliche Nachverdichtungen der bereits überbauten Parzellen. Würde diese auf allen Parzellen stattfinden und damit die gesetzten Zielwerte erreichen, könnten längerfristig zusätzlich 100-280 Arbeitsplätze geschaffen werden.

5.5.1 Flächenbilanz

Die drei Schichten umfassen jeweils Neueinzonungen sowie diverse nicht überbaute aber bereits einer Arbeitszone zugewiesenen Flächen.

	Bauland-Fläche (Arbeitszonen)	Arbeitsplätze
mittige Schicht (1. Etappe)	ca. 36'000 m²	ca. +110-170 AP
unüberbaute Parzellen	ca. 10'000 m ²	ca. +30-50 AP
Neueinzonungen	ca. 26'000 m ²	ca. +80-120 AP



Abbildung 54:
Flächen/Arbeitsplätze mittige Schicht

	Bauland-Fläche (Arbeitszonen)	Arbeitsplätze
nördliche Schicht (2. oder 3. Etappe)	ca. 11'500 m ²	ca. +30-50 AP
unüberbaute Parzellen	ca. 4'500 m ²	ca. +10-20 AP
Neueinzonungen	ca. 7'000 m ²	ca. +20-30 AP



Abbildung 55:
Flächen/Arbeitsplätze nördliche Schicht

	Bauland-Fläche (Arbeitszonen)	Arbeitsplätze
südliche Schicht (2. oder 3. Etappe)	ca. 57'500 m²	ca. +170-260 AP
unüberbaute Parzellen	ca. 5'000 m ²	ca. +10-20 AP
Neueinzonungen	ca. 52'500 m ²	ca. +160-240 AP



Abbildung 56:
Flächen/Arbeitsplätze südliche Schicht

5.5.2 Nachfrage / Bedarf Neueinzonungen erste Etappe

Aufgrund der bis anhin (Stand Herbst 2024) sowie an der Informations- und Mitwirkungsveranstaltung (siehe Kapitel 1.4) bei der Gemeinde angemeldeten Entwicklungsabsichten, kann insbesondere beim lokalen Gewerbe von einer hohen Nachfrage ausgegangen werden. Aktuell besteht eine Nachfrage nach rund 26'200m² Gewerbebauland. Dies entspricht in etwa der für Neueinzonungen in der ersten Etappe angedachten Fläche. Mit den innerhalb der mittleren Schicht noch unüberbauten Bauzonenflächen würde aktuell eine Reserve von ca. 10'000m² zur Verfügung stehen. Der Bedarf nach weiteren Einzonungen ist nach Umsetzung der ersten Etappe festzulegen (siehe Zeitplan 6.1).

6 Weiteres Vorgehen/Umsetzung

6.1 Zeitplan

Das vorliegende Entwicklungskonzept legt den planerischen und konzeptionellen Rahmen für das Gebiet Gygen fest. Bis eine erste Etappe umgesetzt werden kann, sind dabei weitere Vorarbeiten erforderlich. Diese Umsetzungsmassnahmen sind im nachfolgenden Kapitel weiter ausgeführt. Sie umfassen:

- Raumsicherung Erschliessungsanlagen
- Umlagerung Fruchtfolgeflächen
- Anpassungen Nutzungsplanung
- Monitoring/Erfolgskontrolle
- Information und Mitwirkung

Die Vorarbeiten sollten bis 2028 (inkl. Revision der Nutzungsplanung) abgeschlossen sein. Nach aktuellem Zeitplan könnte somit ab 2030 die erste Etappe bzw. die ersten privaten Bauprojekte umgesetzt werden. Fünf Jahre nach Start der ersten Etappe ist durch die Gemeinde Erstfeld aufgrund des durchgeführten Monitorings zu entscheiden (Zwischenentscheid 1), welche der beiden verbleibenden Schichten im Rahmen der zweiten Etappe entwickelt werden soll. Die erforderlichen Einzonungen und Anpassungen an den Zonenbestimmungen können für die zweite Etappe im Rahmen eines Teilzonenplans vorgenommen werden. Die für die dritte Etappe vorzunehmenden Einzonungen können zusammen mit der nächsten Revision der kommunalen Nutzungsplanung (ab ca. 2042) vorgenommen werden. Anhand eines zweiten Zwischenentscheids ist vorgängig an die Ortsplanungsrevision der nutzungsplanerische Handlungsbedarf zu klären (Anpassungen Zonenbestimmungen etc.).

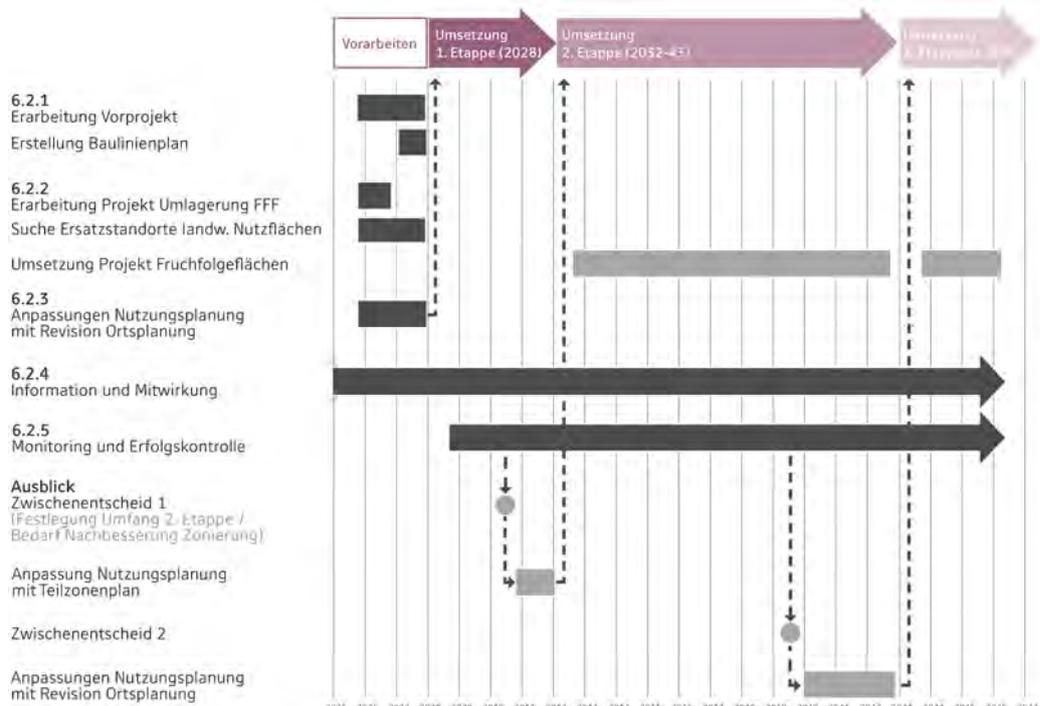


Abbildung 57:
Zeitplan

6.2 Umsetzungsrisiken

Die Entwicklung des Gebietes Gygen bietet der Gemeinde grosse Chancen, stellt für die Gemeinde jedoch gleichzeitig auch eine grosse Herausforderung dar. So wird die Gemeinde, um die Entwicklung ermöglichen zu können, insbesondere in den Ausbau der Infrastruktur investieren müssen. Dies bedingt, um für die Gemeinde finanziell tragbar bzw. kein finanzielles Risiko darzustellen, ein in Etappen gegliedertes und auf die effektive Nachfrage abgestimmtes Vorgehen. Eine erste Etappe (kurzfristig) muss sich somit an der bestehenden Infrastruktur orientieren (siehe Zielsetzung unter 2.1).

Weiter sind im Sinne einer bestmöglichen Gesamtlösung die Interessen diverser Grundeigentümerschaften, Gewerbe- und Landwirtschaftsbetriebe zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Der Gemeinde Erstfeld ist es ein Anliegen, diese Interessen und Bedürfnisse aktiv in den Entwicklungsprozess aufnehmen zu können (siehe 1.4). Die Gemeinde strebt hierfür eine aktive Kommunikation an. Grundeigentümerschaften, Gewerbe- oder Landwirtschaftsbetriebe sollen über den aktuellen Stand der Planungen auf dem Laufenden gehalten werden (siehe Massnahme 6.3.4). Für sie soll eine Möglichkeit zur Mitwirkung an den Planungen bestehen.

Es ist aufgrund der gesetzten Ziele absehbar, dass es bereits in der ersten Etappe zu Interessenskonflikten mit der Landwirtschaft kommen wird. In den nachfolgenden Etappen wird für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zudem Land von diversen privaten Grundeigentümerschaften benötigt. Wo erforderlich, sollen hier zusammen mit den Direktbetroffenen individuelle Lösungen erarbeitet werden. Dies bedingt den gesonderten Einbezug der Direktbetroffenen durch die Gemeinde Erstfeld.

6.3 Umsetzungsmassnahmen

6.3.1 Raumsicherung Erschliessungsanlagen

Das vorliegende Entwicklungskonzept zeigt in der Genauigkeit einer Studie die für das Areal angedachte Erschliessung auf. Darauf aufbauend ist nachfolgend über alle Strassen und Wege ein Vorprojekt zu erarbeiten. Basierend auf den Geometrien des Vorprojektes kann anschliessend eine Baulinie festgelegt und die für die Erschliessungsanlagen erforderlichen Räume rechtlich gesichert werden. Im Rahmen des Vorprojektes ist weitere die Anordnung von hindernisfreien Bushaltestellen aufzuzeigen und die Ausgestaltung des Knotens Breiteli-, Reussstrasse, Schlenggenweg festzulegen. Dieser kann als vortrittsgeregelter Knoten oder als Kreisverkehr konzipiert werden.

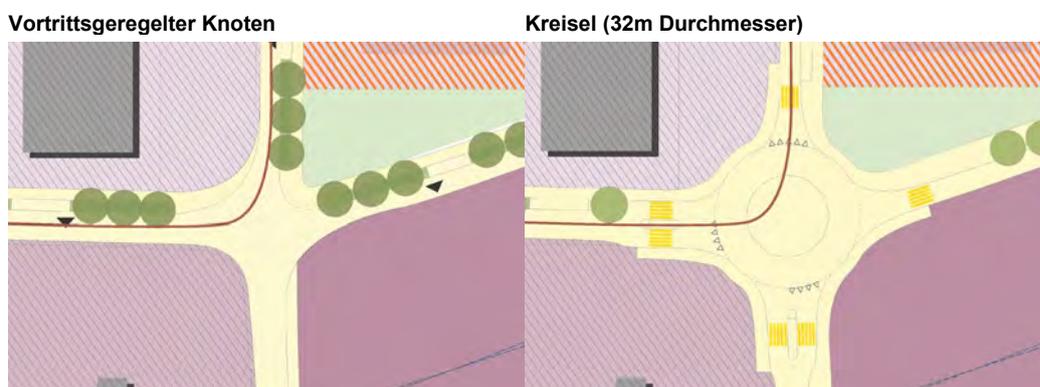


Abbildung 58:
Möglichkeiten Regelung Knoten Breiteli-,
Reussstrasse, Schlenggenweg

Daneben sind im Rahmen des Vorprojektes die folgenden Themen zu behandeln:

- Einpassung in Höhenverhältnisse Verkehrsanlagen
- Strassenentwässerung inkl. Machbarkeit Versickerung über Baumgruben
- Raumbedarf Bushaltestelle Gygen (Sicherstellung Vorgaben BehiG)
- Koordination mit ASTRA
- Abklärung Ausbau und Instandsetzungsbedarf Werkleitung inkl. Massnahmen zur Sicherstellung leistungsfähiger Internetzugang
- Abklärung Anpassungsbedarf Meliorationsleitungen

Das Vorprojekt sollte durch ein interdisziplinär zusammengesetztes Planungsteam bearbeitet werden. Diese sollte die Fachbereiche Verkehrsplanung, Landschaftsarchitektur und Tiefbau/Werkleitungen abdecken.

Massnahmen 6.1.2

- Erarbeitung Vorprojekt Erschliessungsstrassen Gygen inkl. Werkleitungen
- Festlegung Baulinie Gygen

Zuständigkeit

Gemeinde Erstfeld

Zeitliche Umsetzung

kurzfristig, 2025-28

6.3.2 Umlagerung Fruchtfolgeflächen

Die heute innerhalb des Gygen gelegenen Fruchtfolgeflächen entfallen längerfristig komplett und müssen kompensiert werden. Gesamthaft müssen Fruchtfolgeflächen in folgendem Umfang ersetzt werden:

	Fläche
Fruchtfolgefläche 1. Lageklasse	ca. 80'200 m ²
Fruchtfolgefläche 2. Lageklasse	ca. 18'100 m ²
Total	ca. 98'300 m²

Tabelle 4:
Übersicht Fruchtfolgeflächen

Bezogen auf die einzelnen Schichten ergibt sich folgender Bedarf:

	Fläche
mittige Schicht (1. Etappe)	ca. 24'400 m ²
nördliche Schicht (2. oder 3. Etappe)	ca. 5'500 m ²
südliche Schicht (2. oder 3. Etappe)	ca. 68'400 m ²

Tabelle 5:
Übersicht Fruchtfolgeflächen

Um diese Fruchtfolgeflächen verlagern zu können, ist durch die Gemeinde Erstfeld ein Umsetzungsprojekt zu erarbeiten. Dazu ist die bauliche Umsetzung zu klären und zusammen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften/Bewirtschaftern geeignete Flächen festzulegen.

Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes ist die Plausibilität einer Verlagerung untersucht worden. Es wurden dabei eine ausreichende Anzahl an heute bereits landwirtschaftlich genutzten Flächen gefunden, welche potenziell zu Fruchtfolgeflächen

aufgewertet und dadurch die Verluste im Gygen kompensieren können (siehe Abbildung 59). Die konkrete Machbarkeit ist zusammen mit dem Umsetzungsprojekt zu vertiefen.

Mögliche Ersatzstandorte FFF	Fläche
Fraumatt	ca. 31'000 m ²
Hirschmatt	ca. 35'300 m ²
Heerenschachen	ca. 41'000 m ²
Total	ca. 107'300 m²

Tabelle 6:
Potenzielle Ersatzstandorte

Neben dem reinen Ersatz der Fruchtfolgefläche, soll wo möglich auch eine Kompensation/ein Ersatz von wegfallenden landwirtschaftlichen Nutzflächen angestrebt werden.

Massnahmen 6.2.2

- Erarbeitung Umsetzungsprojekt Fruchtfolgefläche
- Standortsuche landwirtschaftliche Ersatzflächen

Zuständigkeit

Gemeinde Erstfeld in Zusammenarbeit mit Korporation Uri

Zeitliche Umsetzung

kurzfristig, 2025-28, fortlaufend

Fraumatt



Hirschmatt



Heerenschachen



Fruchfolgeflechte bestehend
 potenzielle Aufwertung zu Fruchfolgeflechte

Abbildung 59:
Mögliche Ersatzstandorte FFF

6.3.3 Anpassungen Nutzungsplanungsrevision

Um den Gygen im Sinne des vorliegenden Entwicklungskonzeptes bebauen zu können, sind im Rahmen der Ortsplanungsrevision die folgenden Anpassungen der kommunalen Nutzungsplanung erforderlich:

1) Vereinheitlichung und Reduktion Arbeitszonen

In der rechtskräftigen Nutzungsplanung finden sich innerhalb des Gygens fünf unterschiedliche Arbeitszonen (Gewerbezone, Gewerbezone Gygen, Gewerbezone Tunnelportal, Industriezone, Industriezone Flugplatz). Mit der Nutzungsplanungsrevision soll diesbezüglich eine Vereinheitlichung angestrebt und die Arbeitszonen auf folgende drei reduziert werden:

- Gewerbezone Gygen (GEG)
- Industriezone (I)
- Industriezone Flugplatz (IF)

Die geltenden Bestimmungen der Gewerbezone Gygen sind zu überarbeiten und auf das vorliegende Entwicklungskonzept abzustimmen. Für die Bebauung und die

Einbettung in den umliegenden Siedlungskontext sind qualitative Anforderungen einzuordnen. Dabei sind insbesondere die unter Kapitel 5.2, 5.3 und 5.4 erläuterten Prinzipien/Grundsätze zu berücksichtigen. Es ist eine Grünflächenziffer festzulegen. Um eine ausreichende Arbeitsplatzdichte erreichen zu können, sind flächenintensive Gewerbenutzungen mit geringer Anzahl Arbeitsplätze wie etwa Lagerhäuser, Lagerplätze, Logistik-/Verteilcenter, Datencenter etc. (nicht abschliessend) in den Zonenbestimmungen auszuschliessen. Bezüglich Grundnutzung soll folgendes Zielbild angestrebt werden:



Abbildung 60:
Zielbild Zonierung (Grundnutzung)

2) Anpassung Zonierung (Grundnutzung)

Die mittige Schicht soll als erste Etappe umgesetzt werden. Es sind dafür die folgenden Anpassungen an der Zonierung vorzunehmen:

Einzonungen erste Etappe	Fläche
Einzonungen Gewerbezone Gygen (GEG)	ca. 25'800 m ²
Einzonung Freihaltezone (FR)	ca. 800 m ²
Total	ca. 26'600 m²



Abbildung 61:
Einzonungen erste Etappe

Die übrigen bereits eingezonten Gewerbebezonen sind gemäss Punkte 1) in die Gewerbezone Gygen umzuzonen.

3) Umzonung und Arrondierung Areal Strabag

Um die Weiterentwicklung des Areals gewährleisten zu können, ist die Umzonung der bestehenden Gewerbezone in eine Industriezone zu prüfen. Mit einer Arrondierung des südlichen Grenzverlaufs soll weiter die Bebaubarkeit des Areals verbessert werden. Dieser soll flächengleich erfolgen (siehe dazu ebenfalls Ausführungen unter 5.1.2).

4) Punktuelle Erhöhung zulässige Gebäudehöhe

Am Knoten A2-Zubringer/Breitelistrasse soll als Eingang ins Gebiet zusammen mit einer gastronomischen Nutzung ein höheres Gebäude erstellt werden. Um dies zu ermöglichen ist für eine Teilfläche der Parzelle KTN 50 eine Gebäudehöhe von 10 Geschossen (ca. 40m) anzustreben. Für die erste Bautiefe entlang des A2-Zubringers ist die zulässige Gebäudehöhe auf 18m festzulegen.

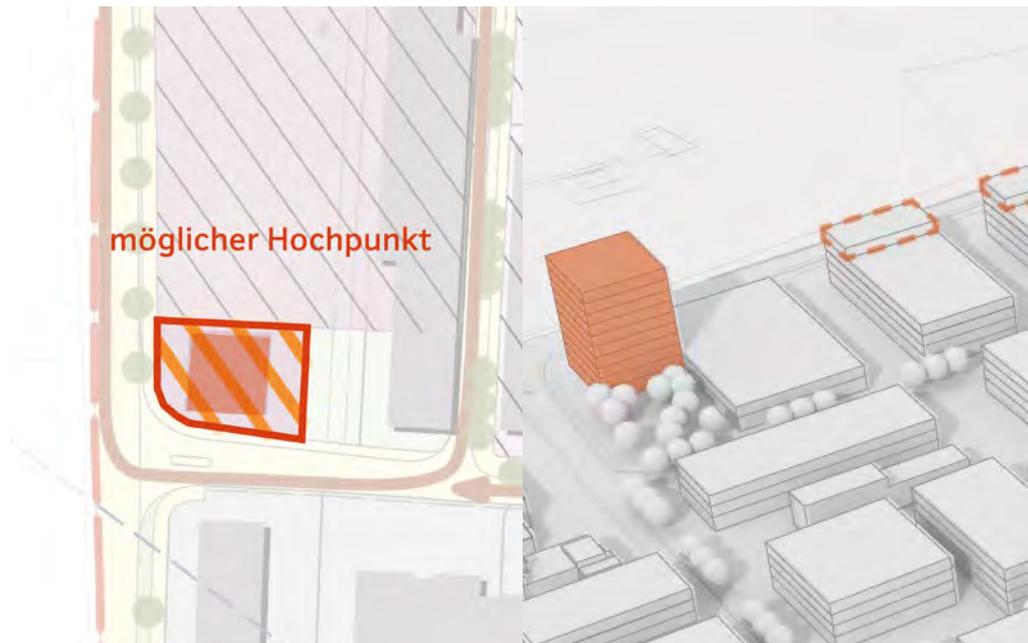


Abbildung 62:
Ausschnitt Entwicklungskonzept, möglicher Hochpunkt

Massnahmen 6.2.3

- Vereinheitlichung und Reduktion Arbeitszonen
- Anpassung Zonierung (Grundnutzung)
- Umzonung und Arrondierung Areal Strabag
- Punktuelle Erhöhung zulässige Gebäudehöhe

Zuständigkeit

Gemeinde Erstfeld / Ortsplanungskommission

Zeitliche Umsetzung

kurzfristig, ab 2026 zusammen mit Revision Nutzungsplanung

6.3.4 Monitoring/Erfolgskontrolle

Um die gemäss Zielsetzung festgehaltenen Zielwerte erreichen und einen haushälterischen Umgang der neu geschaffenen Bauparzellen gewährleisten zu können, führt die Gemeinde Erstfeld eine fortlaufende Erfolgskontrolle durch. Erhoben werden insbesondere die effektive Nachfrage nach Gewerbebauland und die erreichte Arbeitsplatzdichte. Vorgängig an die Entwicklung der zweiten und der dritten Etappe ist zu klären, inwiefern die gesetzten Ziele erreicht werden können bzw. inwiefern diesbezüglich Handlungsbedarf besteht. Hierfür sind im Zeitplan zwei Zwischenentscheide der Gemeinde Erstfeld angedacht.

Sollte sich zeigen, dass die für die Arbeitsplatzdichte gesetzten Zielwerte nicht erreicht werden können, sind zusammen mit der Teilrevision der zweiten bzw. dritten Etappe ebenfalls die Zonenbestimmungen anzupassen. Es ist dabei zu prüfen, inwiefern weitere flächenintensive Nutzungen ausgeschlossen werden müssen, eine Erhöhung der zulässigen Baumasse zweckmässig oder die Einführung einer Mindestdichte erforderlich ist. Als Mindestdichte könnte Einreichung von Baugesuchen die Umsetzung eines Mindestanteils der zulässigen Baumasse eingefordert werden (z.B. mindestens 75% der zulässigen Baumasse).

Massnahmen 6.2.4

- Fortlaufende Erfolgskontrolle
- Klärung Handlungsbedarf mit Teilrevisionen zur zweiten und dritten Etappe

Zuständigkeit

Gemeinde Erstfeld

Zeitliche Umsetzung

fortlaufend, Zwischenentscheid vor zweiter und dritter Etappe

6.3.5 Information und Mitwirkung

Mit der Information- und Mitwirkungsveranstaltung sind zusammen mit der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Bedürfnisse und Anforderungen der Direktbetroffenen abgeholt worden. Zu geeigneten Zeitpunkten im nachfolgenden weiteren Planungs- und Projektierungsprozess sind solche Veranstaltungen zu wiederholen.

Die Gemeinde stellt zudem den fortlaufenden Informationsfluss und Ansprechpersonen für die Direktbetroffenen sicher.

Massnahmen 6.2.5

- Information der Betroffenen (Grundeigentümerschaften, Gewerbe, Stakeholder)
- Durchführung Mitwirkungsveranstaltungen

Zuständigkeit

Gemeinde Erstfeld

Zeitliche Umsetzung

fortlaufend

Anhang

Anhang 1 – Entwicklungskonzept, Verkleinerung A3

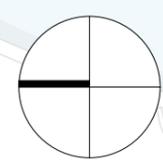


Legende	
	Strassenraum
	strassenbegleitende Bäume
	Versorgung
	Freizeitnutzungen
	Freiraum/Grünfläche
	Cluster/Luftfahrt
	Parzellen für S-, M- oder L-Nutzungen
	Parzellen für M- oder L-Nutzungen
	Parzellen für L-Nutzungen
	Hindernisbegrenzungsfläche Helikopter
	Hindernisbegrenzungsfläche Helikopter
	mögliche Parzellennlinien
	mögliche Bushaltestelle und Buslinie
	Gebäude Bestand
	mögliche Gebäude

Gemeinde Erstfeld Kanton Uri

Entwicklungskonzept
 Gebiet Gygen
 Massstab 1:3'000

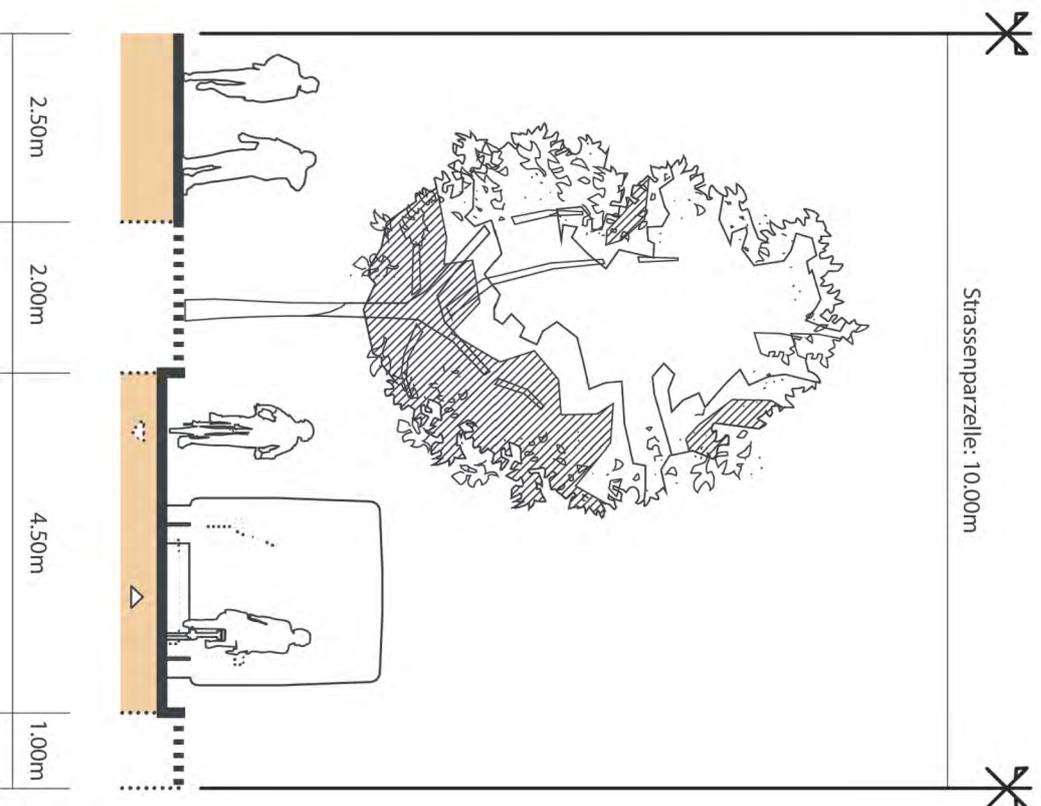
21.03.2025 mne / dza
F:\daten\IM4\23-093-00\04_BER\2_Siedlungsleitbild\Abbildungen\Bericht



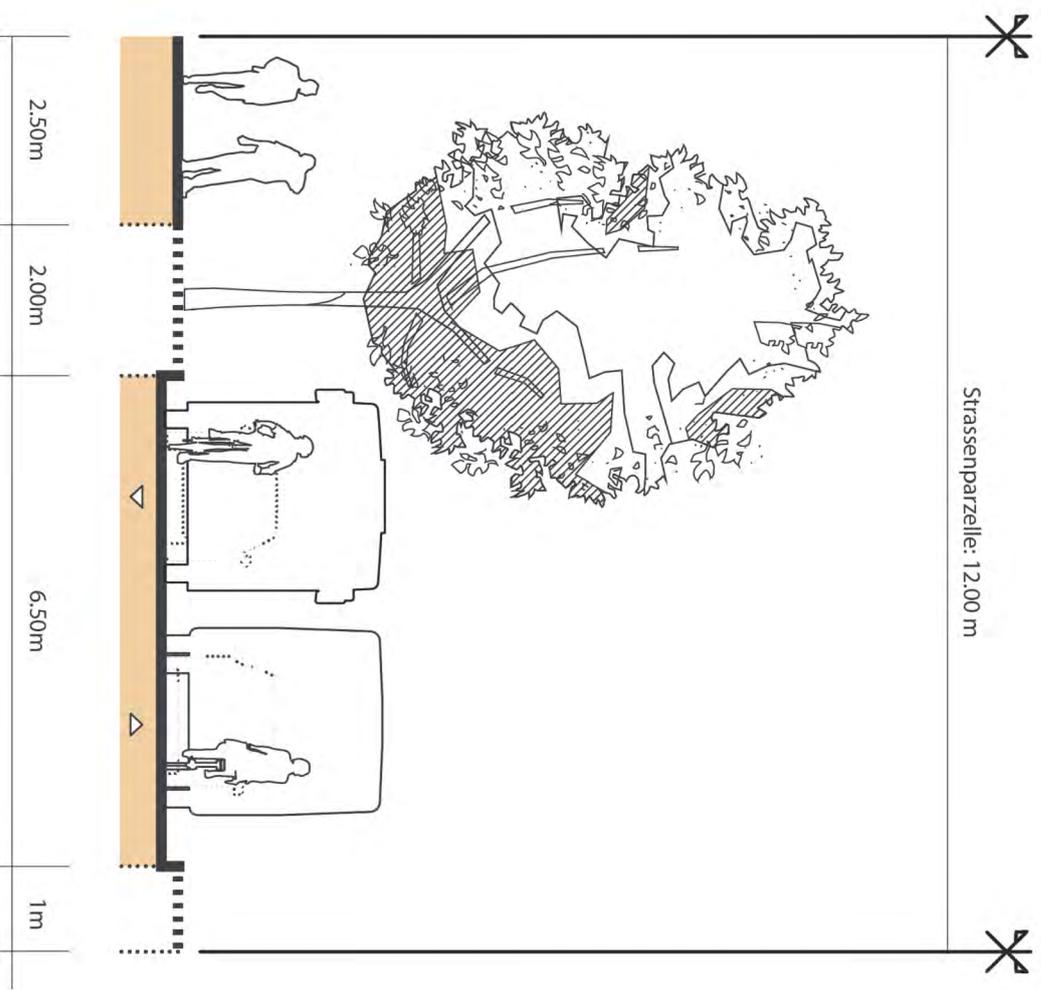
metron

Anhang 2 – Querschnitte Erschliessungsstrassen Mst. 1:100

Einbahnstrasse



Strasse mit Gegenverkehr



Gemeinde Erstfeld

Kanton Uri

Querschnitte Erschliessungsstrassen

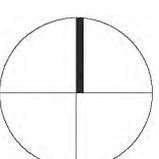
Gebiet Gygen

Massstab 1:100

15.11.2024

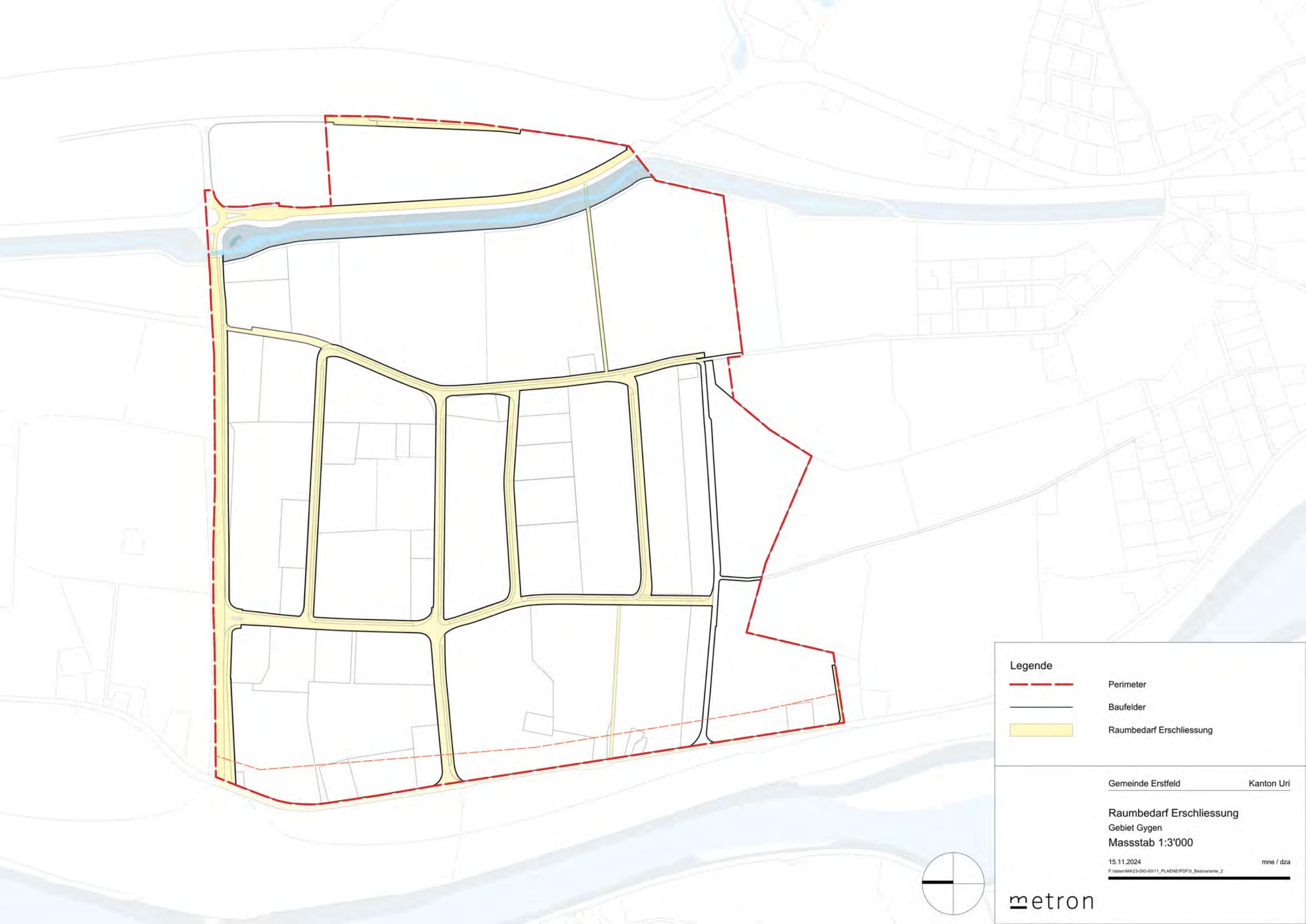
Fladen\MA2303\011_Planen\PPF15_Baukennlinie_2

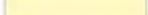
mne / dza



metron

Anhang 3 – Plan Raumbedarf Erschliessung, Verkleinerung A3

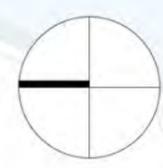


Legende	
	Perimeter
	Baufelder
	Raumbedarf Erschliessung

Gemeinde Erstfeld Kanton Uri

Raumbedarf Erschliessung
Gebiet Gygen
Massstab 1:3'000

15.11.2024 mne / dza
F:\daten\14123-093-00\11_PLAENE\PDF5_Bestvariante_2



Anhang 4 – Liste Grundeigentum

KTN	Grundeigentümerschaft	rechtskräftige Zonierung	Fläche innerhalb Perimeter
17	Meliörationsgenossenschaft Reussabane Ur	Gewässerraumzone Landwirtschaftszone	8'339m ² 1'290m ²
28	Abwasser Ur	Gewerbezone	2'909m ²
29	Unternehmen	Gewerbezone	18'855m ²
30	Einwohnergemeinde Erstfeld	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzone Verkehrsfäche innerhalb Bauzone	897m ² 1'610m ²
49	Unternehmen	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF2	5'225m ² 4'756m ²
50	Unternehmen	Industriezone Gewerbezone	6'764m ² 8'559m ²
51	Unternehmen	Gewerbezone	2'550m ²
52	Unternehmen	Industriezone	8'283m ²
53	Rettungsflugwacht	Industriezone Flugplatz Industriezone	8'180m ² 206m ²
91	Einwohnergemeinde Erstfeld	Verkehrsfäche innerhalb Bauzone	865m ²
92	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF1	2'403m ² 13'844m ²
93	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF1	513m ² 9'407m ²
94	Unternehmen	Gewerbezone Gygen	10'231m ²
95	Privatperson(en)	Gewerbezone Gygen	151m ²
322	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF2	2'973m ² 23'573m ² 10'975m ²
328	Privatperson(en)	Gewerbezone	1'164m ²
330	Privatperson(en)	Gewerbezone	406m ²
331	Privatperson(en)	Verkehrsfäche innerhalb Bauzone Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF1	575m ² 554m ² 11'641m ²
332	Unternehmen	Verkehrsfäche innerhalb Bauzone	552m ²
333	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF1	1'125m ² 21'530m ²
334	Unternehmen	Gewerbezone	30'516m ²
935	Privatperson(en)	Gewerbezone Gygen	238m ²
1030	Gemeindewerke Erstfeld	Gewerbezone	267m ²
1066	Privatperson(en)	Gewerbezone	630m ²
1072	Unternehmen	Industriezone	1'312m ²
1073	Privatperson(en)	Industriezone	623m ²
1085	Rettungsflugwacht	Industriezone Flugplatz	7'837m ²
1086	Privatperson(en)	Industriezone	1'487m ²
1101	Privatperson(en)	Gewerbezone	473m ²
1146	Unternehmen	Industriezone Flugplatz	2'030m ²
1156	Unternehmen	Gewerbezone	1'289m ²
1158	Kanton Uri	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzonen	8'472m ²
1159	Privatperson(en)	Industriezone	1'800m ²
1166	Unternehmen	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF2	428m ² 2'362m ²
1167	Kanton Uri	Verkehrsfäche innerhalb Bauzonen	2'954m ²
1168	Einwohnergemeinde Erstfeld	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzonen	1'664m ²
1189	Einwohnergemeinde Erstfeld	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzonen	1'403m ²
1188	Rettungsflugwacht	Industriezone	1'078m ²
1210	Bund	Gewerbezone	1'970m ²
1275	Bund	Industriezone	3'796m ²
1281	Privatperson(en)	Gewerbezone	415m ²
1282	Unternehmen	Gewerbezone	803m ²
1296	Gemeindewerke Erstfeld	Industriezone Gewerbezone	114m ² 4'260m ²
1382	Unternehmen	Verkehrsfäche innerhalb Bauzonen	649m ²
1390	Unternehmen	Industriezone	1'279m ²
1391	Unternehmen	Industriezone	2'001m ²
1392	Unternehmen	Gewerbezone	1'376m ²
1407	Privatperson(en)	Gewerbezone	1'423m ²
1408	Unternehmen	Gewerbezone	1'525m ²
1409	Privatperson(en)	Gewerbezone	2'678m ²
1414	Unternehmen	Verkehrsfäche innerhalb Bauzonen	10m ²
1470	Unternehmen	Industriezone	2'902m ²
1545	Privatperson(en)	Industriezone	2'370m ²
1565	Privatperson(en)	Gewerbezone	1'680m ²
1621	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone	500m ²
1660	Kanton Uri	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzonen	6'159m ²
1664	Korporation Uri	Gewerbezone Tunnelportal	18'325m ²
1683	Kanton Uri	Verkehrsfäche ausserhalb Bauzonen	17m ²
1696	Einwohnergemeinde Erstfeld	Gewerbezone	1'494m ²
1697	Unternehmen	Gewerbezone	4'481m ²
1709	Privatperson(en)	Landwirtschaftszone Landwirtschaftszone, inkl. FFF1	288m ² 207m ²
Total Perimeter			318'568m²



Gemeinde
Erstfeld

metron