



Radwege im Kanton Uri

StrG Art. 23 + 24

Bericht und Plan

Auszug

(Exkl. Kostenangaben und exkl. Radwegsteckenblätter (Die Gespräche mit den Eigentümern/Eigentümerinnen stehen noch aus.)

Impressum

Herausgeber

Kanton Uri, Baudirektion
6460 Altdorf

Bearbeitung

S-ce consulting AG
Hönggerstrasse 117, 8037 Zürich

Dokument X:\Projekte\AFT_UR_1617_RadwegK\80_Ueberarbeitung\Bericht-RW-Konzept(v2.0).docx
(Druckausgabe als pdf)
Version: v2.0 / Datum: 27.05.19 / Status: revidiert / Auszug vom 30.10.2019

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Inhalt und Abgrenzung	7
1.1	Einleitung	7
1.2	Aufgabe gemäss Strassengesetz	7
1.3	Einbettung in die Planungsinstrumente	7
2	Begriffe.....	9
3	Kriterien zur Bestimmung der Radwege	10
3.1	Kriterien gemäss SN 640 060	10
3.2	Kriterien gemäss SVI-Forschungsauftrag 1999/135	10
3.3	Grundsätze für den Kanton Uri	11
4	Kantonale Velorouten	12
5	Herleitung und Begründung der Radwege	16
5.1	Übersicht über die Massnahmenarten	16
5.2	Liste der Radwegstrecken und Begründung	17
5.2.1	Bestehende Radwege	17
5.2.2	Geplante Radwege im Agglomerationsprogramm 3. Generation (2019-2022) (3) und späteren Aggloprogrammen (4+)	19
5.2.3	Geplante Radwege ausserhalb der Agglomerationsprogramme	22
5.2.4	Radwege als Teil von Nationalstrassen	23
6	Plan der Radwege	25
6.1	Karte der Radwegstrecken	25
6.2	Kostenübersicht	26
6.3	Radwegstreckenblätter	30
Anhang		69

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Zusammenhänge zwischen den kantonalen Planungsinstrumenten	8
Abb. 2: Verträglichkeit von Gemischtverkehr in Abhängigkeit von Fahrbahnbreite und Verkehrsstärke.....	11
Abb. 3: Nördliche Seegemeinden und Seitentäler, kantonale Velorouten	12
Abb. 4: Urner Talboden, kantonale Velorouten.....	13
Abb. 5: Bereich Mitte, kantonale Velorouten	14
Abb. 6: Urner Talboden, Radwegstrecken	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Richtwerte für die Breite von Radweganlagen:.....	11
--	----

0 Zusammenfassung

Mit dem neuen Strassengesetz (StrG) des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, wurde die Baudirektion beauftragt, einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Radwege im Kanton zu erstellen.

Radwege sind eine Infrastrukturmassnahme auf einzelnen kantonalen Velorouten. Die Velorouten wurden in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) festgelegt und basieren auf einheitlichen Grundlagen zur Herleitung (Ziele, Wunschlinien, Umlegung).

Die einzelnen Radwege werden getrennt nach den bestehenden und den geplanten Strecken dargestellt. Für jede Strecke wird die Massnahme begründet. Bei den geplanten Strecken wird zudem unterschieden, ob sie Teil des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal sind oder nicht. Die Radwege, welche Teil einer Nationalstrasse 3. Klasse sind, werden separat aufgelistet, weil sie vollständig in der Zuständigkeit des Bundes liegen.

Der Plan der Radwege umfasst eine Übersichtskarte, eine Zusammenstellung der mutmasslichen Realisierungskosten und für jede geplante Strecke ein detailliertes Radwegstreckenblatt.

Heute bestehen 6 kantonale Radwege mit einer Gesamtlänge von 6.7 km. Die geplanten kantonalen Radwege umfassen 18 Strecken mit einer Gesamtlänge von 7.8 km. Die Radwege als Teil von Nationalstrassen 3. Klasse weisen eine Gesamtlänge von 9.3 km auf; davon sind 7.9 km bestehend und 1.4 km im Bau oder projektiert.

Die Kosten für die Realisierung der geplanten Radwege werden auf insgesamt 25.6 Mio. Franken geschätzt, wovon 20.6 Mio. zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm an den Bund eingereicht werden. Davon sollen 10.2 Mio. als A-Massnahmen im Agglomerationsprogramm 3. Generation und die restlichen 10.4 Mio. in späteren Generationen realisiert werden.

Der betriebliche Unterhalt der zusätzlichen Radwege wird durch den Kanton erfolgen und zu zusätzlichem Aufwand in der laufenden Rechnung des Amts für Tiefbau führen.

Für den Bau von Radwegen entlang von Gewässern sind die Vorschriften der Gewässerschutzgesetzgebung (Gewässerraum) einzuhalten. Die Projektierung und Realisierung dieser Radwege wird in Koordination mit dem Amt für Umweltschutz (AfU) erfolgen, um die im Schreiben des AfU vom 2. März 2018 aufgeführten, möglichen Konflikte zu vermeiden.

1 Inhalt und Abgrenzung

1.1 Einleitung

Im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) werden die kantonalen Radrouten festgelegt. Dabei handelt es sich um die Festlegung der Verbindungen von kantonaler Bedeutung, nicht jedoch um die Festlegung der spezifischen Infrastruktur für den Veloverkehr.

Mit dem Radwegkonzept werden die Grundsätze zur Infrastruktur für den Veloverkehr hergeleitet und die Radwege gemäss Strassengesetz festgelegt.

1.2 Aufgabe gemäss Strassengesetz

Mit dem neuen Strassengesetz (StrG) des Kantons Uri, das seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist, wurden die Zuständigkeiten für Planung und Bau der Radwege wie folgt geregelt

Artikel 23 Radwege a) Planung

¹ Die zuständige Direktion erstellt einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Radwege im Kanton.

² Die Planung hat im Einverständnis mit den Gemeinden zu erfolgen.

Artikel 24 b) Bau und Unterhalt

¹ Für Radwege, die Bestandteile einer Strasse sind, richtet sich die Zuständigkeit für den Bau und den Unterhalt nach den Vorschriften für die betreffende Strasse.

² Für den Bau und Unterhalt eigenständiger Radwege sind zuständig:

- a) der Kanton, wenn es sich um eine Ortsverbindung handelt;
- b) die Gemeinden in den übrigen Fällen.

Das Verfahren richtet sich nach Artikel 30 f.

1.3 Einbettung in die Planungsinstrumente

Gemäss StrG sind lediglich die Radwege in einem Plan der Baudirektion festzulegen. Radwege sind eine Infrastrukturmassnahme auf einzelnen kantonalen Velorouten. Die Velorouten wurden in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) festgelegt und basieren auf einheitlichen Grundlagen zur Herleitung (Ziele, Wunschlinien, Umlegung). Die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Planungsinstrumenten und die Zuständigkeiten für die Festlegung sind nachstehend abgebildet.

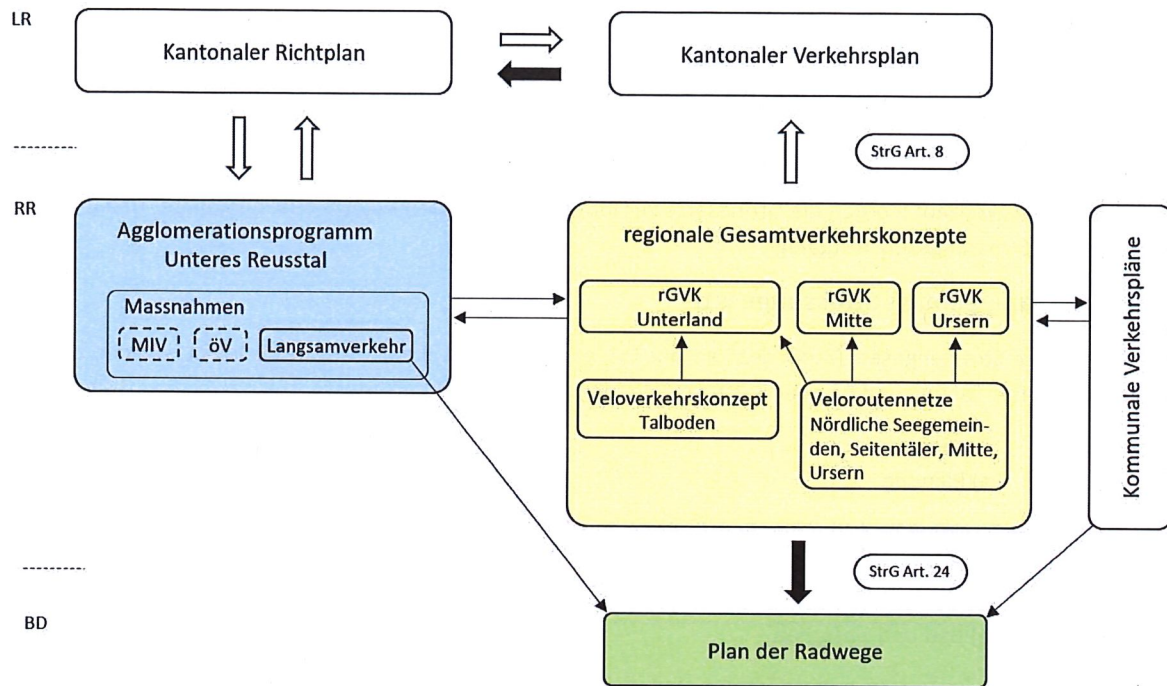


Abb. 1: Zusammenhänge zwischen den kantonalen Planungsinstrumenten

2 Begriffe

Die Fachbegriffe werden in Anlehnung an die VSS-Norm SN 640 060 verwendet. Dabei werden jedoch umgangssprachliche Vereinfachungen vorgenommen. Die wesentlichen Begriffe sind nachstehend zusammengefasst:

Veloverkehr (leichter Zweiradverkehr)

Umfasst den Fahrrad- und Motorfahrradverkehr (Velo- und Mofaverkehr).

Velorouten

Verbindungen zwischen Quellen und Zielen des leichten Zweiradverkehrs.

Radstreifen

Für den Veloverkehr bestimmte Fahrstreifen, welche durch eine Markierung gegenüber den Fahrstreifen des übrigen Verkehrs begrenzt sind.

Radweg

Für den Veloverkehr (und fallweise auch für Fussgänger) bestimmter Weg, welcher von der Fahrbahn des übrigen Verkehrs unabhängig geführt oder baulich getrennt ist. Radwege mit einem Abstand von höchstens 2 m von der Fahrbahn des übrigen Verkehrs werden als «strassenbegleitend» bezeichnet. Richtungsradwege werden nur in einer Richtung befahren, Zweirichtungsradwege in beiden Richtungen.

- Radweg mit Signal 2.60: das Signal «Radweg» (2.60) verpflichtet die Führer von Fahrrädern und Motorfahrrädern, den für sie gekennzeichneten Weg zu benützen.
- Gemeinsamer Rad- und Fussweg mit Signal 2.63.1: Fahrräder und Motorfahrräder sowie Fussgänger benützen die Verkehrsfläche gemeinsam ohne Trennung durch eine Markierung.
- Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen mit Signal 2.63: Dem Fahrrad- und Motorfahrradverkehr und den Fussgängern werden zusätzlich zur Signalisation mittels Markierung eigene Verkehrsflächen zugeordnet.



Strassenähnlicher Fussgänger- und Radfahrerweg

Weg, auf welchem Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder nicht zugelassen sind.

Weiter sind die folgenden Begriffe von Bedeutung:

Mischverkehr (Gemischtverkehr)

Als Mischverkehr im vorliegenden Konzept wird die Führung des Veloverkehrs auf der gleichen Verkehrsfläche wie der übrige Verkehr (MIV) bezeichnet. Dazu gehört auch der Veloverkehr auf gemeindlichen Güterstrassen sowie auf übrigen Strassen im Gemeingebrauch (gem. Strassengesetz).

Privatstrasse mit einem richterlich verfükten allgemeinen Fahrverbot:

Privatstrassen sind vor Ort auf der Signaltafel «Allgemeines Fahrverbot» mit richterlichem Beschluss erkennbar. Im vorliegenden Konzept wird die Führung einer Veloroute über eine bestehende Privatstrasse als geplanter Radweg bezeichnet, weil hierfür ein rechtsverbindliches Verfahren durchgeführt werden muss.

3 Kriterien zur Bestimmung der Radwege

3.1 Kriterien gemäss SN 640 060

In der Norm SN 640 060 sind die folgenden Hauptkriterien zur Bestimmung von Netzelementen für den Veloverkehr und insbesondere für Radwege aufgeführt:

	Netzelemente			
	Strasse		Strassenbegleitender Radweg	
Kriterien	Strasse ohne Radstreifen	Strasse mit Radstreifen	Richtungsradweg	Zweirichtungsradweg
Strasstyp	vor allem auf Erschliessungs-, Sammel- und Verbindungsstrassen	vor allem auf Sammel- und Verbindungsstrassen	vor allem entlang Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen	vor allem entlang Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen
Lage	innerorts	innerorts ev. ausserorts	ausserorts ev. innerorts	in der Regel nur ausserorts
Verkehrsmenge	bei geringer Motorfahrzeugs- und Radverkehrsmenge	bei geringer bis mittlerer Motorfahrzeugs- und Radverkehrsmenge bzw. bei grosser Menge und wenig Platz	bei grosser Motorfahrzeugs- und Radverkehrsmenge; erforderlich bei Strassen mit 4 Fahrstreifen	bei grosser Motorfahrzeugs- und Radverkehrsmenge
Zusätzliche Massnahmen	Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, ev. Zusätzlich gemeinsamer Rad- und Fussweg für Benützer mit höherem Sicherheitsbedürfnis (z.B. Schüler)	Radstreifenmarkierung mit ununterbrochener Radstreifenlinie		ev. zusätzlicher Radstreifen oder Richtungsradweg auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite

3.2 Kriterien gemäss SVI-Forschungsauftrag 1999/135

Die Qualität der Velorouten wird bei hohem Verkehrsaufkommen massgeblich durch die Art der Massnahmen für den Veloverkehr bestimmt. Die Beurteilung, ob Massnahmen für den Veloverkehr erforderlich sind, erfolgt in Anlehnung an die Grenzen, die im Forschungsauftrag «Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer» [1] empirisch ermittelt wurden. Diese sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Auf Strassen mit Mischverkehr sind die Strassenbreite und die Verkehrsbelastung (DTV) massgebend für die Beurteilung.

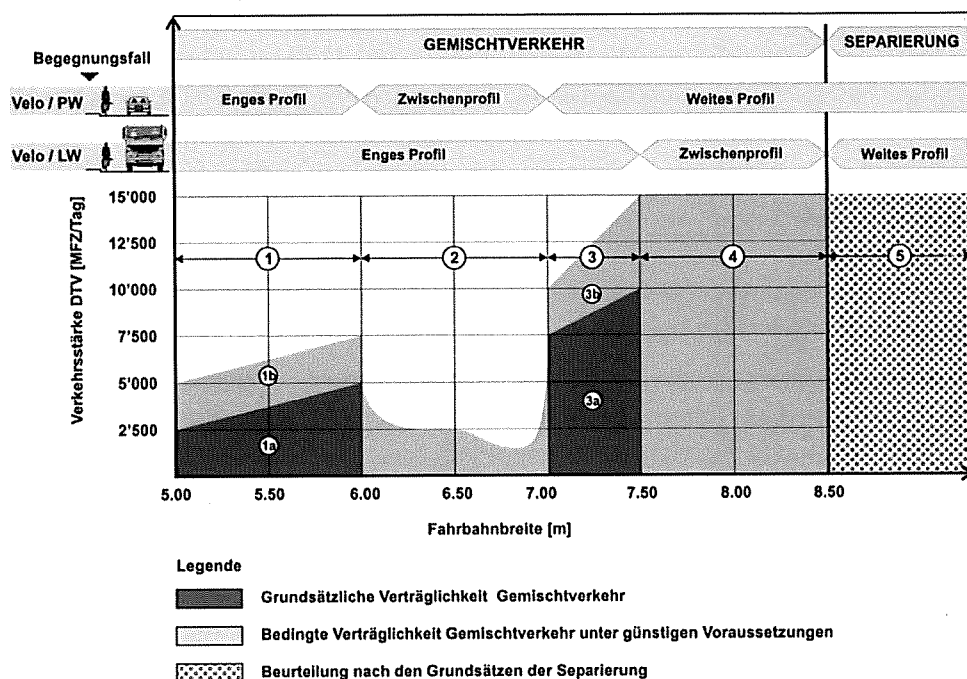


Abb. 2: Verträglichkeit von Gemischtverkehr in Abhängigkeit von Fahrbahnbreite und Verkehrsstärke

Bei Belastungen über 7'500 Fz/Tag sind in der Regel Radstreifen oder ein getrennter Rad-/Gehweg vorzusehen. Dabei stehen innerorts Radstreifen und ausserorts kombinierte Rad-/Gehwege im Vordergrund. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,0 bis 7,0m und einer Belastung von mehr als 2'000 Fz/Tag ist die Verträglichkeit im Mischverkehr im Einzelfall zu prüfen.

3.3 Grundsätze für den Kanton Uri

Im Hinblick auf die Festlegung der Radwege werden für den Kanton Uri die folgenden Grundsätze aus den vorstehenden Fachgrundlagen abgeleitet:

- Für alle kantonalen Velorouten gemäss rGVK wird geprüft, ob Massnahmen erforderlich sind.
- Bis zu einem DTV von 2'500 Fz/Tag wird der Veloverkehr grundsätzlich im Mischverkehr geführt.
- Im Ausserortsbereich werden bei hohen Verkehrsbelastungen nach Möglichkeit Radwege oder gemeinsame Rad-/Gehwege vorgesehen.
- Im Innerortsbereich wird im Einzelfall geprüft, welche Massnahme zweckmässig und umsetzbar ist. Bei lockerer Besiedlung (Aussenquartiere) oder Gewerbegebieten und hohen Verkehrsbelastungen stehen Radwege bzw. Rad-/Gehwege im Vordergrund.
- Die Breite der Radwege wird im Einzelfall festgelegt. Dabei werden die Abmessungen gemäss der untenstehenden Tabelle angestrebt.

Typ	Idealwert (ausserorts)	Basiswert (innerorts)
Rad-/ Gehweg	≥ 3.5 m	≥ 2.5 m
Radweg (↔)	≥ 3.0 m	≥ 2.0 m
Radweg (→)	≥ 2.0 m	≥ 1.5 m

Tabelle 1: Richtwerte für die Breite von Radweganlagen

4 Kantonale Velorouten

Das kantonale Veloroutennetz stellt die Verbindungen dar, die für Velofahrende von kantonaler Bedeutung sind. Es wird in Hauptrouten und Nebenrouten gemäss folgenden Grundsätzen unterteilt:

- Kantonale Velohauptrouten:
Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung.
- Kantonale Velonebenrouten:
Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele.

Als Velorouten werden die Verbindungen auf bestehenden Strassen und Wegen bezeichnet, die für Velofahrende von Bedeutung sind, unabhängig davon, ob eine besondere Infrastruktur für Velos besteht. Netzlücken zeigen wichtige Wunschverbindungen auf, für die heute weder eine Strasse noch ein Weg zur Verfügung steht.

Nachstehend sind die Karten der Velorouten gemäss den einzelnen rGVKs für die Bereiche Urner Unterland, Mitte und Ursern abgebildet.

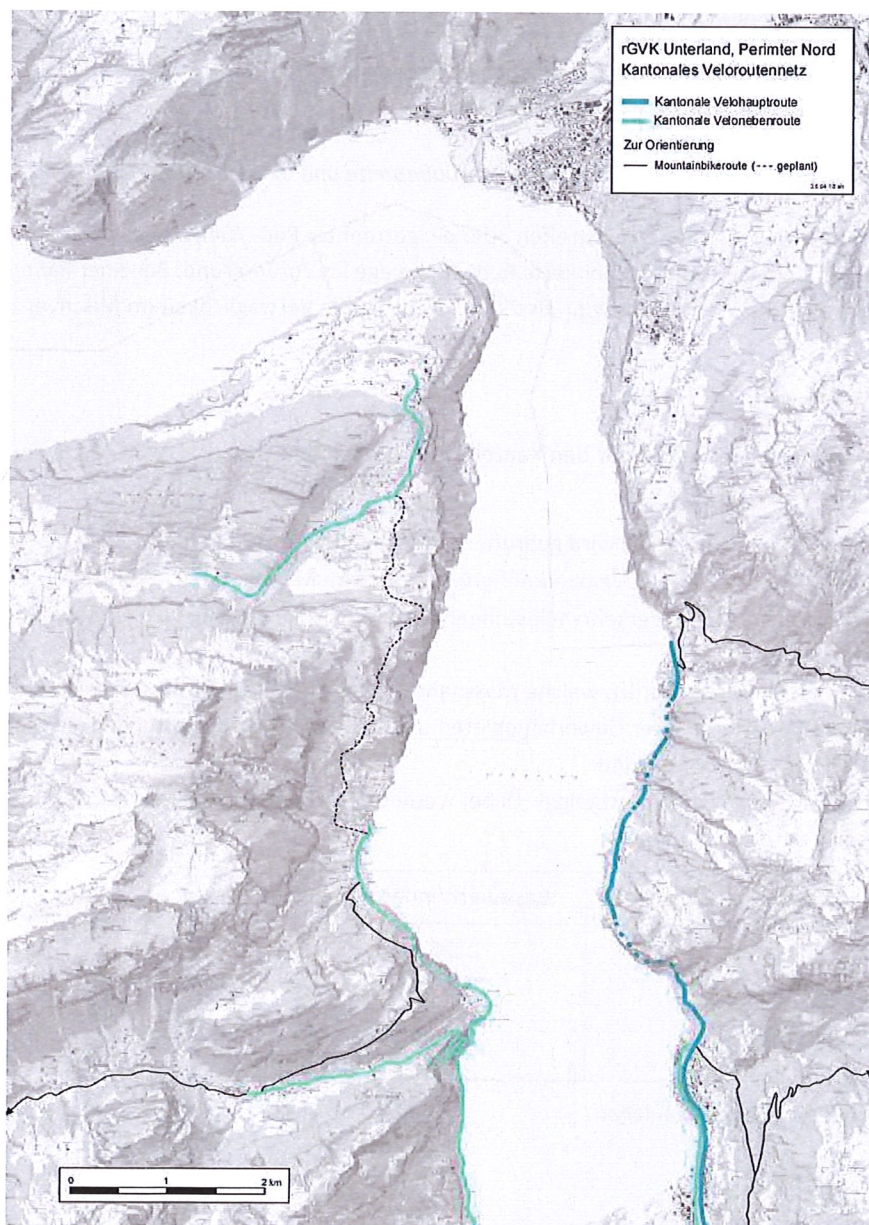


Abb. 3: Nördliche Seegemeinden und Seitentäler, kantonale Velorouten

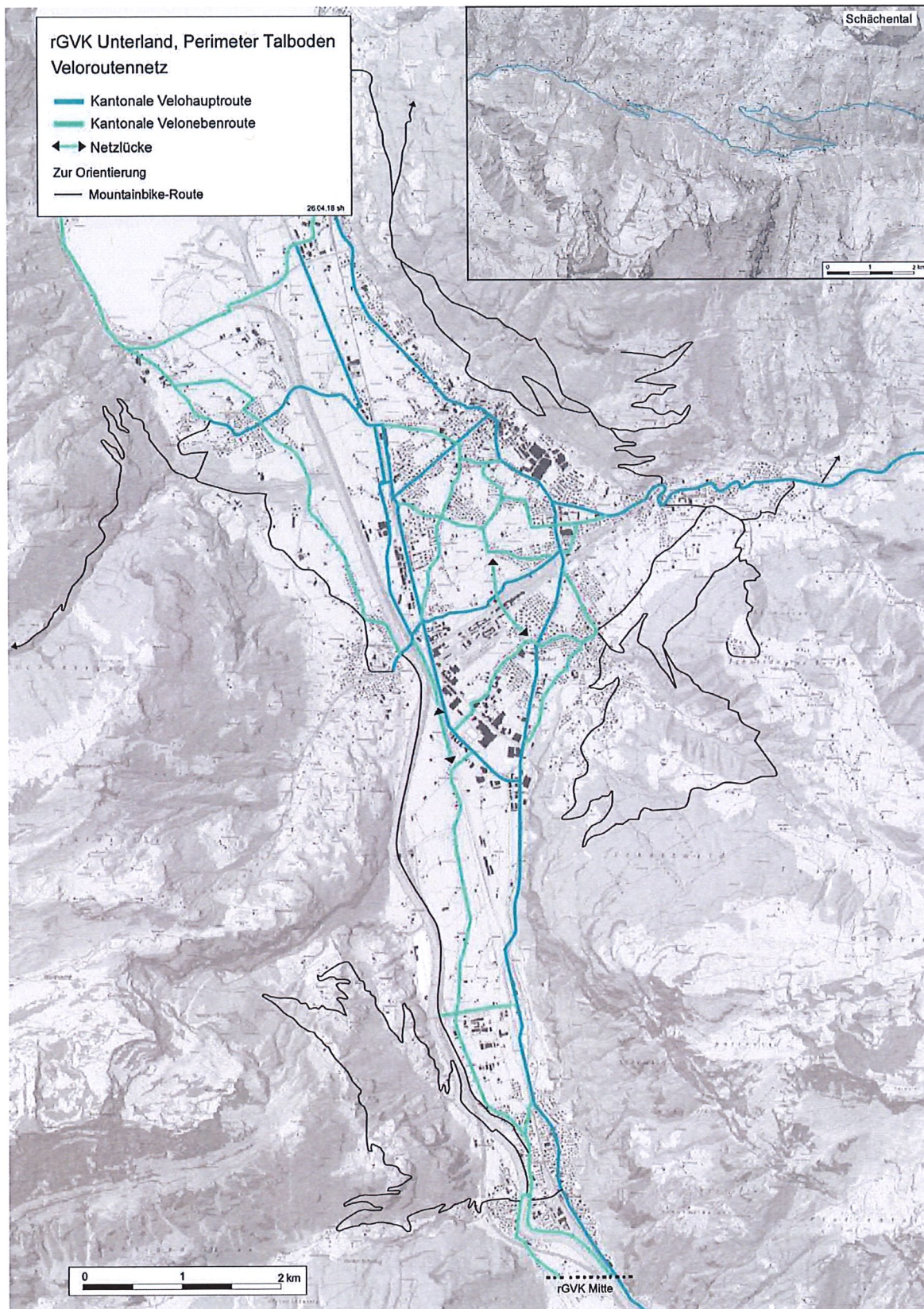


Abb. 4: Urner Talboden, kantonale Velorouten

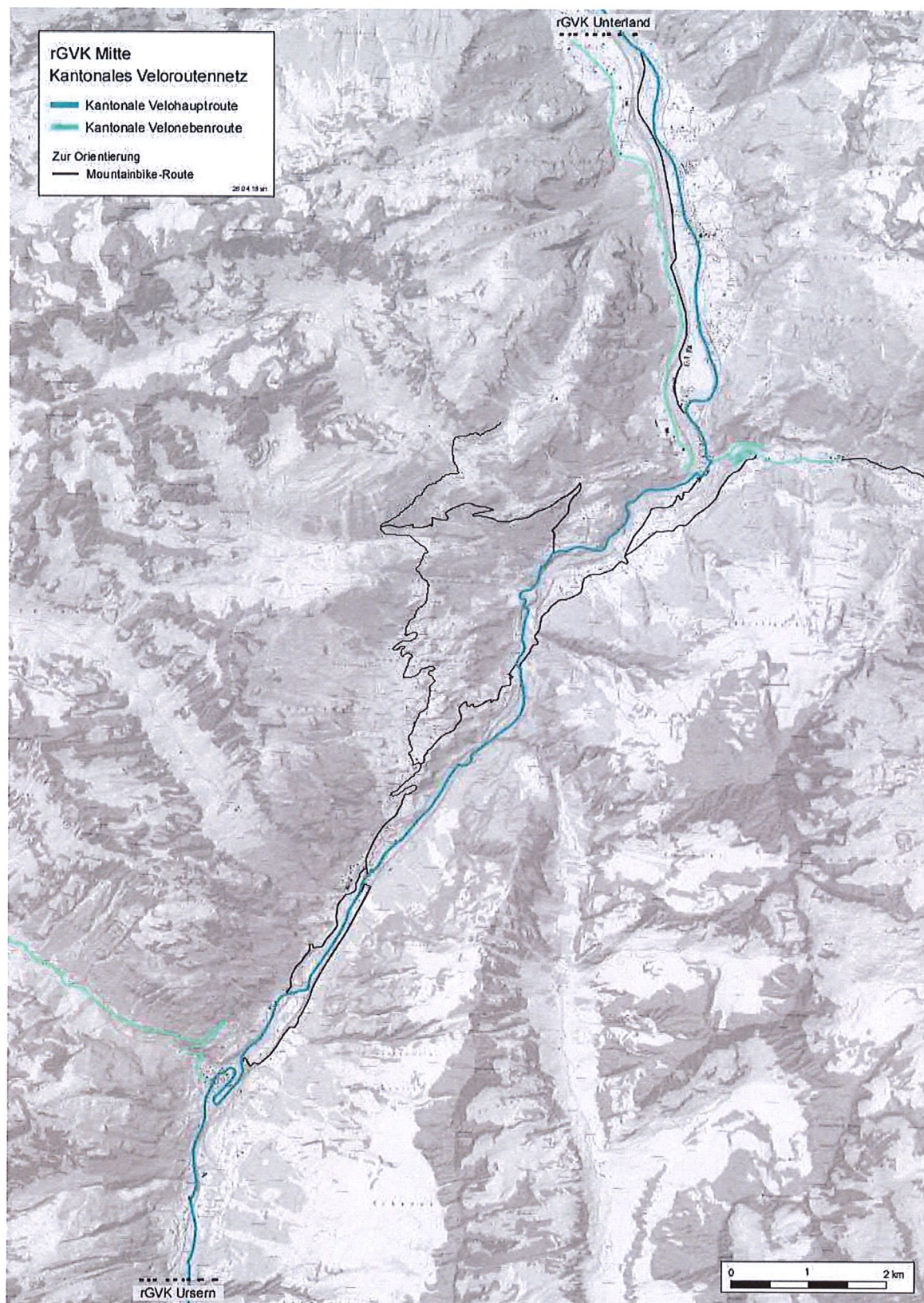


Abb. 5: Bereich Mitte, kantonale Velorouten

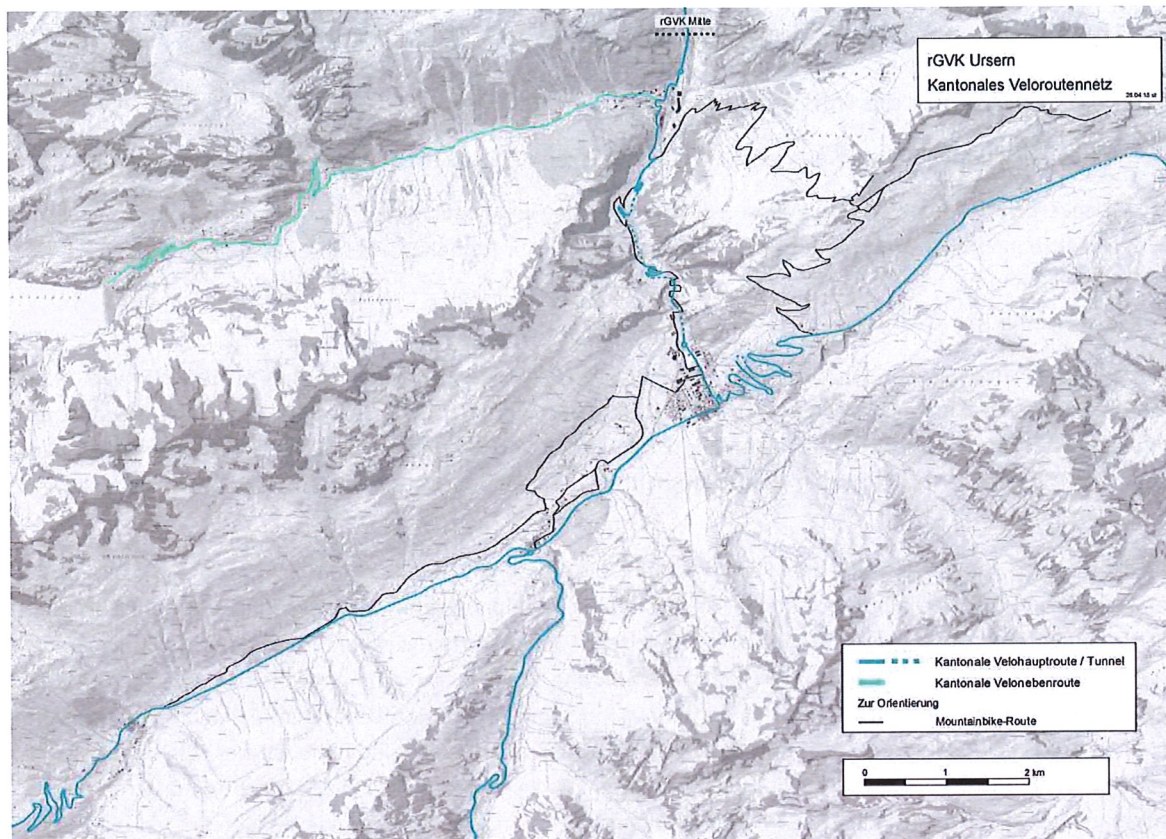


Abb.6: Bereich Ursern, kantonale Velorouten

5 Herleitung und Begründung der Radwege

5.1 Übersicht über die Massnahmenarten

Die Infrastruktur für den Veloverkehr wird nach den folgenden Ausbauarten unterteilt:

- Mischverkehr (für jede Art von Strasse oder Fahrweg im Gemeingebrauch)
- Kernfahrbahn mit Radstreifen für beide Richtungen oder nur für bergwärts fahrende Velos
- Radstreifen
- Radweg oder Rad-/Gehweg

Strassen oder Fahrwege die heute mit einem richterlichen Fahrverbot belegt sind und somit als Privatstrasse gelten, können nicht im Mischverkehr als Radweg betrieben werden. Für sie muss im Einzelfall zumindest ein Fahrwegrecht für Velos als Dienstbarkeit eingerichtet werden und das richterliche Fahrverbot entsprechend angepasst werden. Diese Verbindungen werden deshalb im vorliegenden Konzept als Radweg auf Privatstrasse (geplant) bezeichnet.

Radwege dienen dem Alltags- und dem Freizeitverkehr. Sie müssen mit Strassenvelos komfortabel befahren werden können und sind deshalb zu befestigen. Bei bestehenden, unbefestigten Wegen ist die Befestigung als Massnahme aufgeführt. Bei Wegen, die ganz oder teilweise im Gewässerraum liegen, führt diese Anforderung möglicherweise zu Konflikten mit der Gewässerschutzverordnung. Die in Frage kommenden Radwegstrecken wurden deshalb dem Amt für Umweltschutz (AfU) zur Beurteilung vorgelegt. Das AfU hat dem AfT mit Schreiben vom 3. März 2018 eine detaillierte Stellungnahme abgegeben. Die Kernaussagen sind für jede Strecke in dem entsprechenden Radwegstreckenblatt unter 6.3 wiedergegeben. Es zeigt sich, dass für alle betroffenen Strecken mit Ausnahme des Dammwegs in Erstfeld (VN 7) Handlungsspielraum besteht, der im jeweiligen Projekt umgesetzt wird und zu einer befriedigenden Lösung führt. Für den Dammweg in Erstfeld wird bei der Umsetzung geprüft, ob auf eine Befestigung verzichtet werden kann oder Alternativen möglich sind.

5.2 Liste der Radwegstrecken und Begründung

In den nachstehenden Tabellen werden die einzelnen Radwege nach den bestehenden (5.2.1) und den geplanten Strecken getrennt dargestellt und begründet. Bei den geplanten Strecken wird zudem unterschieden, ob sie Teil des Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal (AP) [2] sind (5.2.2) oder nicht (5.2.3). Die Radwege, die Teil einer Nationalstrasse 3. Klasse sind, werden unter 5.2.4 separat aufgelistet, weil sie vollständig in der Zuständigkeit des Bundes liegen. Unter 6.1 sind alle Strecken in einer Übersichtskarte eingezeichnet.

Heute bestehen 6 kantonale Radwege mit einer Gesamtlänge von 6.7 km. Die geplanten kantonalen Radwege umfassen 18 Strecken mit einer Gesamtlänge von 7.8 km. Die Radwege als Teil von Nationalstrassen 3. Klasse weisen eine Gesamtlänge von 9.3 km auf; davon sind 7.9 km bestehend und 1.4 km im Bau oder projektiert.

Es werden folgende Abkürzungen verwendet: G = Mischverkehr RS = Radstreifen RW = Radweg RGW = Rad- / Gehweg

5.2.1 Bestehende Radwege

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Beschrieb/Begründung	Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?
VH1.4	Altdorf, Attinghauserstrasse ab Kreisel Wysshus und Umfahrungsstrasse bis Stille Reus	RGW	Auf der Ostseite der Strasse	RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung entlang dieser hochbelasteten Strasse. Zusammen mit VH 1.5, VH 2.6 und VH 2.7 entsteht ein flächiges Radwegnetz.	z.T. Ortsverbindung Erstfeld-Schattdorf-Altdorf
VH2.3	Flüelen/Altdorf, Gotthardstrasse ab Dorfstrasse und Flüelerstrasse bis Moosbad	RGW	mit Unterführung A4	RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung zur Querung der Nationalstrasse. Die Linienführung ist direkt und auch mit einer späteren Strassenspanne (statt Kreisel) zweckmässig.	Nein Ortsverbindung Flüelen-Altdorf
VH2.7	Schattdorf/Erstfeld, Gotthardstrasse ab Kreisel Rynächt bis Ortseingang Erstfeld	RGW	Als Rad-/Gehweg durch ATG realisiert. Im südlichen Abschnitt auf dem ehemaligen Bahntrasse	RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung entlang dieser hochbelasteten Strasse mit Ausserortscharakter.	z.T. Ortsverbindung Altdorf-Schattdorf
VH2.8	Erstfeld, Gotthardstrasse ab Bahnunterführung bis Ortseingang	RGW	nur für Richtung von Erstfeld nach Schattdorf	RGW bietet für das nördliche Gebiet von Erstfeld eine direkte Alternative zu VH 2.7.	Ja

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Beschrieb/Begründung	Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?
VH4.3	Altdorf, Industriestrasse Süd und Attinghauserstrasse bis Kreisel Wysshus	RGW	RGW entlang Industriestr. besteht und zwischen den Kreiseln besteht	Entlang der südlichen Industriestrasse, die zukünftig bis zur Autobahneinfahrt Altdorf Süd sehr hoch belastet sein wird, stellt der RGW die zweckmässige, sichere Lösung dar. Zwischen den Kreiseln ermöglicht der RGW eine sichere Veloführung.	Ja
VN6.1	Erstfeld, Autobahnezubringer zwischen Kreisel Gotthardstrasse und Breiteli	RGW	Vom Kreisel bis Breiteli ist der RGW ausgebaut (Realisierung durch ATG)	RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung entlang des Autobahnezubringers.	Ja

5.2.2 Geplante Radwege im Agglomerationsprogramm 3. Generation (2019-2022) (3) und späteren Aggloprogrammen (4+)

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Infrastrukturmassnahmen Velo		Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?	AP
				Ausbau geplant	Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)		
VH1.1	Flüelen, Kreisel Allmend bis Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axenstrasse)	G	Vom Kreisel bis zur Kurve besteht ein Trottoir, im Unterföhrungsbereich ein schmaler, abgesetzter, unbefestigter Weg	RGW	Das Trottoir und der bestehende Weg entlang des Giessen werden als RGW ausgebaut. Der RGW liegt ausserhalb der Gewässerparzelle und wird befestigt. Im Bereich Wildried ist eine Querungshilfe anzuordnen. Eine Zunahme des DTV auf ca. 5'000 Fz/d ist zu erwarten; insbesondere im Anschlussbereich erfolgt langfristig eine starke Verkehrszunahme. Der RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung im Anschlussbereich und erspart den Velofahrern die Höhendifferenz in der Unterföhrung.	Ja	4+
VH1.2	Altdorf, Giessenstrasse ab Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axenstrasse) bis ARA Altdorf	G	Entlang der Kantonsstrasse besteht ein schmaler unbefestigter Fussweg	RGW	Entlang der Kantonsstrasse wird ein Radweg mit daneben liegendem Fussweg erstellt. Der Radweg liegt ausserhalb des Gewässerraums und wird befestigt. Bei der Kreuzung Giessen- / Allmendstrasse wird der Radweg über die Giessenstrasse bis zur ARA Altdorf geführt. Der Radweg soll nach Möglichkeit befestigt werden. Die Lösung wird zusammen mit dem AfU im Rahmen des Projekts erarbeitet. Der RGW auf der Ostseite bildet die zweckmässige Lösung auf dieser Strecke mit Ausserortscharakter. Bei der Einmündung Allmendstrasse wird ein Queren der Kantonsstrasse vermieden.	Ja	4+
VH1.3	Altdorf, Rynächtstrasse bis Kreisel Wysshus	G	Es besteht ein schmales Trottoir auf der Ostseite	RGW	Trottoir auf der Ostseite ab Haus Nr. 13 bis Einmündung Attinghauserstrasse als RGW verbreitern und mit den bestehenden Radwegen im Bereich Kreisel Wysshus verbinden. Aufgrund der Verkehrsbelastung sind Massnahmen angezeigt. Der RGW auf der Ostseite ist die zweckmässige, sichere Lösung auf dieser Strecke, da auf der Westseite entlang der Bahn keine Siedlung besteht.	Ja	4+
VH2.5	Bürglen, Gotthardstrasse, Langmattgasse bis Kreisel Schächen	G		RW	Gemäss Detailabklärungen zum Projekt Knoten Schächen: ab Abzweigung Langmattgasse bis Kreisel Schächen: RW für beide Richtungen als Verbindung zwischen Schattdorf und Bürglen. Der RW ermöglicht, die Velofahrer zwischen Schattdorf und Bürglen ausserhalb des Kreisels Schächen zu führen.	z.T. Ortsverbindung Schattdorf-Bürglen-Altdorf	3

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Infrastrukturmassnahmen Velo		Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?	AP
				Ausbau geplant	Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)		
VH2.9	Erstfeld/Silenen, Gotthardstrasse Steinbruch bis Plattentalbach	G	Es besteht ein schmaler Gehweg / Trottoir	RGW	Ausbau des bestehenden Weges / Trottoirs zu RGW zur Verbesserung der Sicherheit entlang des schmalen Strassenquerschnitts. Bis zur Mündung des Bruusttal wird der Radweg innerhalb der Strassenparzelle befestigt. Südlich davon muss eine Auskragung der Strasse in die Reuss vorgesehen werden, um den Radweg zu befestigen. Hierzu erfolgt eine Detailplanung zusammen mit dem AfU (Ausgleichmassnahmen).	Ja	4+
VH3.1	Seedorf/Altdorf, Bereich Reussbrücke	G		RGW	Um genügend Raum zu schaffen, wird eine neue Velo- und Fussgängerbrücke auf der Südseite angeordnet und ein RGW erstellt. Darauf wird der Veloverkehr von Seedorf und vom Reussdamm Richtung Altdorf geführt (in Gegenrichtung RS). Strassenquerungen können so vermieden werden. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV> 6'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.	Ja	3
VH3.2	Altdorf, Seedorferstrasse nach Reussbrücke bis Abzweigung Giessenstrasse	G		RGW	RGW entlang der Strasse angeordnet. Der heutige Querschnitt ist zu schmal für RS. Ein RGW ist zweckmässiger als die Strassenverbreiterung, weil die Lösung sicherer für den Veloverkehr ist und für das gesamte Projekt (VH3.1 bis 3.3) eine einheitliche Lösung realisiert werden kann. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV> 7'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.	Ja	3
VH3.3	Altdorf, Seedorferstrasse zwischen Giessenstrasse und Byfangweg	G		RGW	RGW wird südlich der Häuserzeile angeordnet. Der heutige Querschnitt ist zu schmal für RS. Ein RGW ist zweckmässiger als die Strassenverbreiterung, weil die Lösung sicherer für den Veloverkehr ist und für das gesamte Projekt (VH3.1 bis 3.3) eine einheitliche Lösung realisiert werden kann. Zur Unterquerung der Bahngleise wird eine neue Radwegunterführung südlich der Seedorferstrasse realisiert. Zudem wird eine Anbindung an den neuen Radweg VN3 westlich der Bahngleise (Byfangweg) erstellt. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV> 7'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.	Ja	3

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Infrastrukturmassnahmen Velo		Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?	AP
				Ausbau geplant	Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)		
VH3.4	Altdorf, Byfangweg	-	Es besteht ein unbefestigter Fussweg	RGW	Der Weg muss verbreitert und befestigt werden. RGW stellt eine direkte und sichere Verbindung zwischen Seedorf, der Seedorferstrasse West sowie der Giessenstrasse und dem Bahnhof Altdorf her. Er ermöglicht auch, durch die Bahnhofunterführung ins Zentrum von Altdorf zu gelangen.	Nein Ortsverbindung Seedorf-Altdorf	4+
VH4.1+ VH4.2	Altdorf, Reussacherstrasse bis Attinghauserstrasse	-	gemäss Erschliessungsplan Eyschachen	RGW	Als Anbindung an die Quartierstrassen werden zwei kurze RGW-Abschnitte (anfangs Eyschachen und kurz vor Industriestrasse) erstellt.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Altdorf	4+
VH5	Attinghausen, Verzweigung Reussstrasse bis Kreisel Industriestrasse	G/RGW	Östlich der Reussbrücke besteht ein RGW	RGW	Im Zusammenhang mit dem Halbanschluss Altdorf Süd wird RGW angepasst und bis zur Reussstrasse verlängert. RGW ist notwendig, um eine sichere Führung der Velofahrer im Anschlussbereich zu gewährleisten.	Ja	3
VN4	Netzlücke Altdorf Ringligasse bis Schattdorf Eygasse	-	Netzlücke	RGW	Eine Direktverbindung zwischen Schattdorf und Bahnhof Altdorf sowie der Berufsschule abseits der Kantonsstrassen dient dem Alltags- und dem Freizeitverkehr. Die Linienführung kann erst genau festgelegt werden, wenn Nutzungsänderungen im RUAG-Areal erfolgen.	Nein Ortsverbindung Schattdorf-Altdorf	4+
VN5	Altdorf/Schattdorf, Weg entlang Stiller Reuss ab Attinghauserstr. und Riedstr. bis Abzweigung Dimmerschachenstr.	RGW / Netzlücke	Nördlicher Teil durch ATG als RGW, jedoch nicht befestigt erstellt Netzlücke im südlichen Teil. z.T. auf privatem landw. Erschliessungsweg	RGW / G*	Die nördliche Anbindung an die Attinghauserstrasse ist grosszügiger auszubauen. Der bestehende Weg auf dem Notentlastungskanal wird befestigt, da der Gewässerraum in diesem Abschnitt einzig dem Schutz vor Hochwasser dient. Auf dem privaten Weg im südlichen Teil muss eine Dienstbarkeit für Velofahrer (*: im Mischverkehr) und Fussgänger errichtet werden. Die Strecke soll nach Möglichkeit befestigt werden. Ein durchgehender RGW westlich der Bahn ist wichtig, um eine direkte Verbindung zwischen Attinghausen und Erstfeld anzubieten. So können der Umweg über die Umfahrungsstrasse und die damit verbundenen Risiken mit mehrfachen Strassenquerungen vermieden werden.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Erstfeld	3

5.2.3 Geplante Radwege ausserhalb der Agglomerationsprogramme

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Infrastrukturmassnahmen Velo		Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?
				Ausbau geplant	Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)	
VH1.5	Schattdorf, entlang Stille Reuss ab Chaschtelenstrasse bis Gotthardstrasse	RGW	Der bestehende RGW ist nicht befestigt	RGW	Der bestehende RGW wird teilweise befestigt.	Nein Ortsverbindung Altdorf-Schattdorf-Erstfeld
VH2.4	Altdorf, Moosbadstrasse bis Waldweg	RS / G	RS ab Moosbadstrasse bis Krebsriedgasse	RGW	RGW bis Waldweg gleich wie heute im nördlichen Abschnitt; es entsteht eine einheitliche Lösung auf der äusseren Flüelerstrasse. Die Verkehrsbelastung wird auch mit dem Halbanschluss Altdorf Süd so hoch bleiben, dass Massnahmen für den Veloverkehr notwendig sind.	Ja
VH2.6	Schattdorf, Gotthardstrasse, Abzweigung Militärstr. bis Stille Reuss	RS	RS ab Weingarten bis Stille Reuss	RGW	RGW wie im südlichen Abschnitt zur Erzielung einer einheitlichen Lösung im Gewerbegebiet. Zusammen mit VH 1.4 und VH 2.7 entsteht ein flächiges Radwegnetz.	Ja
VN1	Seedorf, Weg zwischen Wyerstrasse und Reussbrücke	RGW	heutiger RGW ist unbefestigt	RGW	Befestigung des Wegs für die Nutzung mit Velos im Alltagsverkehr und RGW auf der Brücke verbreitern. RW stellt die direkte Verbindung zwischen Seedorf (Wyerstrasse) und Flüelen (Allmendstrasse) sicher.	Nein Ortsverbindung Seedorf-Flüelen
VN2	Seedorf, A Prostrasse und Wydenmattweg bis Abzweigung Dorfstrasse	-	Landw. Erschliessungsstr. / Fussweg / Privatstr.	G*/RGW	Auf der Privatstrasse muss eine Dienstbarkeit für Velofahrer (*: im Mischverkehr) errichtet werden. Der Fussweg zwischen Wydenmatt und Haus Tresch ist als RGW auszubauen. Der RGW stellt eine sichere, rückwärtige Verbindung zum Schulhaus her.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Seedorf (Schüler)

5.2.4 Radwege als Teil von Nationalstrassen

Nr.	Strecke	Ausbau heute	Bemerkungen	Infrastrukturmassnahmen Velo		Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?
				Ausbau geplant	Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)	
VH2.1	Sisikon bis Tellsplatte Nord	RW/RGW		RW/RGW	Wie heute, teilweise als Rad- und Wanderweg betrieben. RW ist die sichere Lösung entlang der heute hochbelasteten A- xenstrasse und auch mit dem neuen Sisikonertunnel zweckmässig (insbesondere bei Umleitungen). Die Breite ist teilweise knapp, kann aber mit verhältnismässigem Aufwand nicht verändert werden. Es werden zusätzliche Sicher- heitsmassnahmen umgesetzt.	Ja
VH2.2	Tellsplatte Süd bis Flüelen, Gruonbach	RW/RGW		RW/RGW	Wie heute, teilweise als Rad- und Wanderweg betrieben. RW ist die zweckmässige, sichere Lösung entlang der hochbelaste- ten Axenstrasse. Die Breite ist teilweise knapp, kann aber mit ver- hältnismässigem Aufwand nicht verändert werden. Es werden zu- sätzliche Sicherheitsmassnahmen umgesetzt.	Ja
VH2.10	Andermatt, N2P Gotthardpassstrasse	G	Sanierungsprojekt in Ausfüh- rung	RW	RW bergwärts von Göschenen Süd bis Teufelsbrücke gemäss Pro- jekte ASTRA stellt die sichere Lösung für die bergauffahrenden Ve- los dar.	Ja
VH2.11	N2P Gotthardpassstrasse, Andermatt Süd bis Ortseingang Hospental	G	Es besteht ein schmaler Geh- weg auf der Nordseite	RGW	Ausbau des Gehwegs als einseitiger RGW auf der Nordseite ge- mäss Projekt ASTRA. Wegen der hohen Belastungen im Sommer (Ausweich- und Pass- verkehr) ist ein RGW angezeigt; die einseitige Anordnung ist zweckmässig, weil sie die direkte Anbindung an die Innerortsstre- cke in Hospental gewährleistet.	Ja
VN6.2	Erstfeld, Autobahnzubringer zwischen Breiteli und Ripshau- senstrasse	RGW	Breiteli bis Reussstr. sehr schmal Im Anschlussbereich kompli- zierte Führung mit grossen Höhenunterschieden	RGW	RGW Breiteli bis Reussstrasse ausbauen; im Anschlussbereich si- chere Lösung erarbeiten (Aufgabe ASTRA). Die durchgehende Radweglösung ist wichtig, um eine sichere Querverbindung anzubieten.	z.T. Keine Ortsverbin- dung

6 Plan der Radwege

6.1 Karte der Radwegstrecken

In der folgenden Karte sind sämtliche bestehenden oder geplanten Radwegstrecken im Kanton Uri dargestellt.

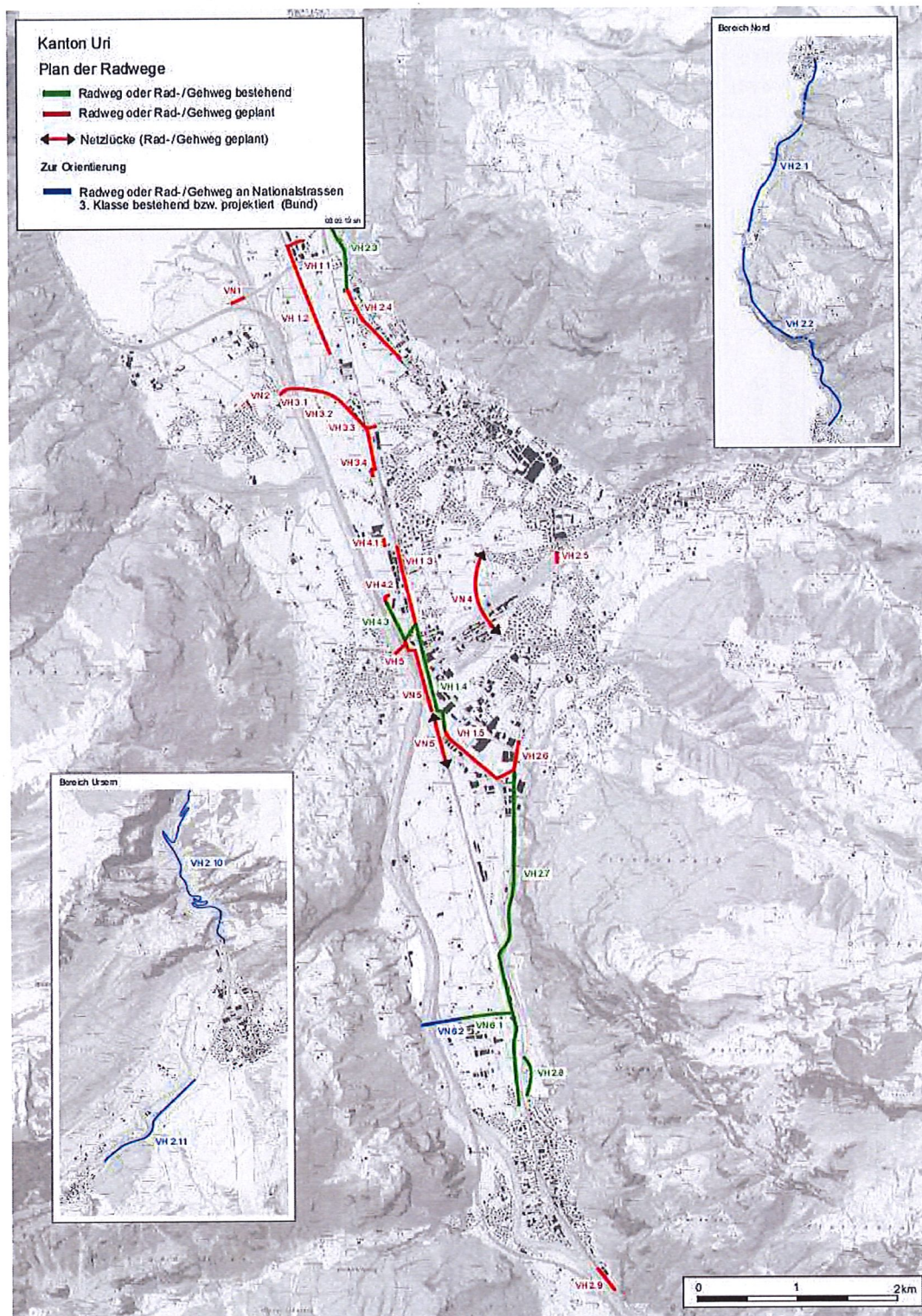


Abb. 6: Urner Talboden, Radwegstrecken

6.2 Kostenübersicht

In der nachstehenden Tabelle sind die Kosten für alle geplanten Radwege zusammengestellt. Dabei wird unterschieden, ob die Massnahme Bestandteil des Aggloprogramms (AP) ist oder nicht. Es wird zwischen den A-Massnahmen im AP 3. Generation (3) und denen, in den späteren Generationen (4+) unterschieden. Für die Massnahmen im Aggloprogramm entspricht die Kostenschätzung dem Stand vom 22. Januar 2018.

Nr.	Strecke	Ausbau geplant	Infrastrukturmassnahme Velo Beschrieb	Bei RW: Strassen-Bestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?	Kostenschätzung Mio. Fr.		AP Nr.	Teil von Strassenprojekt	Gebundene Ausgabe	Freie Ausgabe
					Massnahme im AP	Massnahme nicht im AP				
					3	4+				
VH1.1	Flüelen, Kreisel Allmend bis Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axenstrasse)	RGW	Das Trottoir und der bestehende Weg entlang des Giessen werden als Rad-/ Gehweg ausgebaut. Im Bereich Wildried ist eine Querungshilfe anzuordnen.	Ja			FV 3.6			
VH1.2	Altdorf, Giessenstrasse ab Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axenstrasse) bis Allmendstrasse	RGW	Entlang der Kantonsstrasse Weg auf der Ostseite als RGW verbreitern und befestigen und direkt mit südlicher Giessenstrasse verbinden.	Ja			FV 3.6			
VH1.3	Altdorf, Rynächtstrasse bis Kreisel Wysshus	RGW	Trottoir auf der Ostseite ab Haus Nr. 13 bis Einmündung Attinghauserstrasse als RGW verbreitern und mit den bestehenden Radwegen im Bereich Kreisel Wysshus verbinden.	Ja			FV 3.6			
VH1.5	Schattdorf, entlang Stille Reuss ab Chaschtelenstrasse bis Gotthardstrasse	RGW	Der bestehende RGW wird teilweise befestigt. Zusätzlich werden Begleitmassnahmen entlang der Stillen Reuss umgesetzt.	Nein Ortsverbindung Erstfeld-Schattdorf-Altdorf			—			
VH2.4	Altdorf, Moosbadstrasse bis Waldweg	RGW	RGW bis Waldweg gleich wie heute im nördlichen Abschnitt; es entsteht eine einheitliche Lösung auf der äusseren Flüelerstrasse.	Ja			—			

Nr.	Strecke	Ausbau geplant	Infrastrukturmassnahme Velo Beschrieb	Bei RW: Strassenbestandteil? / wenn nein: Ortsverbindung?	Kostenschätzung Mio. Fr.		AP Nr.	Teil von Strassenprojekt	Gebundene Ausgabe	Freie Ausgabe
					Massnahme im AP	Massnahme nicht im AP				
					3	4+				
VH2.5	Bürglen, Gotthardstrasse, Langmattgasse bis Kreisel Schächen	RW	Gemäss Detailabklärungen zum Projekt Knoten Schächen: ab Abzweigung Langmattgasse bis Kreisel Schächen: RW für beide Richtungen als Verbindung zwischen Schattdorf und Bürglen.	z.T. Ortsverbindung Schattdorf-Bürglen -Altdorf			GV 3.1			
VH2.6	Schattdorf, Gotthardstrasse, Abzweigung Militärstr. bis Stille Reuss	RGW	RGW wie im südlichen Abschnitt zur Erzielung einer einheitlichen Lösung im Gewerbegebiet.	Ja			—			
VH2.9	Erstfeld/Silenen, Gotthardstrasse Steinbruch bis Plattentalbach	RGW	Ausbau des bestehenden Weges/Trottoirs zu RGW zur Verbesserung der Sicherheit entlang des schmalen Strassenquerschnitts.	Ja			FV 3.6			
VH3.1	Seedorf/Altdorf, Bereich Reussbrücke	RGW	Um genügend Raum zu schaffen, wird eine neue Velo- und Fussgängerbrücke auf der Südseite angeordnet und ein RGW erstellt. Darauf wird der Veloverkehr von Seedorf und vom Reussdamm Richtung Altdorf geführt (in Gegenrichtung RS).	Ja			FV 3.4			
VH3.2	Altdorf, Seedorferstrasse nach Reussbrücke bis Abzweigung Giessenstrasse	RGW	RGW wird entlang der Strasse angeordnet.	Ja			FV 3.4			
VH3.3	Altdorf, Seedorferstrasse zwischen Giessenstrasse und Kornmattstrasse	RGW	RGW wird entlang der Strasse angeordnet.	Ja			FV 3.4			
VH3.4	Altdorf, Byfangweg	RGW	Der bestehende Fussweg muss verbreitert und als RGW befestigt werden.	Nein Ortsverbindung Seedorf-Altdorf			FV 3.4			

Nr.	Strecke	Ausbau geplant	Infrastrukturmassnahme Velo Beschrieb	Bei RW: Strassen- bestand- teil? / wenn nein: Ortsverbin- dung?	Kostenschätzung Mio. Fr.		AP Nr.	Teil von Strassenprojekt	Gebundene Ausgabe	Freie Ausgabe
					Massnahme im AP	Massnahme nicht im AP				
					3	4+				
VH4.1 VH4.2	Altdorf, Reussacherstrasse bis Attinghauserstr.	RGW	Als Anbindung an die Quartierstrassen werden zwei kurze RGW-Abschnitte (anfangs Eyschachen und kurz vor Industriestrasse) er- stellt.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Altdorf			FV 3.2			
VH5	Attinghausen, Verzweigung Reussstrasse bis Altdorf, Kreisel Industriestrasse	RGW	Im Zusammenhang mit dem Halbanschluss Alt- dorf Süd wird RGW angepasst und bis zur Reussstrasse verlängert.	Ja			FV 3.5			
VN1	Seedorf, Weg zwischen Wyerstrasse und Reussbrü- cke	RGW	Befestigung des Wegs für die Nutzung mit Ve- los im Alltagsverkehr + RGW auf der Brücke verbreitern.	Nein Ortsverbindung Seedorf-Flüelen			—			
VN2	Seedorf, A Prostrasse und Wydenmattweg bis Ab- zweigung Dorfstrasse	RGW	Auf der Privatstrasse muss eine Dienstbarkeit für Velofahrer errichtet werden. Der Fussweg zwischen Wydenmatt und Haus Tresch ist aus- zubauen.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Seedorf (Schü- ler)			—			
VN4	Altdorf/Schatttdorf, Netzlü- cke Ringligasse bis Eygasse	RW	Die Linienführung kann erst genau festgelegt werden, wenn Nutzungsänderungen im RUAG- Areal erfolgen.	Nein Ortsverbindung Schatttdorf-Alt- dorf			FV 3.7			
VN5	Altdorf/Schatttdorf, Weg entlang Stiller Reuss ab Attinghauserstr. und Riedstr. bis Abzweigung Dimmerschachenstr.	RW	Die nördliche Anbindung an die Attingha- userstrasse ist grosszügiger auszubauen mit neuem Schächesteg. Auf dem privaten Weg muss im südlichen Teil eine Dienstbarkeit für Velofahrer und Fussgän- ger errichtet werden. Die Strecke soll nach Möglichkeit befestigt werden.	Nein Ortsverbindung Attinghausen - Erstfeld			FV 3.3			

Nr.	Strecke	Ausbau geplant	Infrastrukturmassnahme Velo Beschrieb	Bei RW: Stras- sen-bestand- teil? / wenn nein: Ortsverbin- dung?	Kostenschätzung Mio. Fr.			Teil von Strassenprojekt	Gebundene Ausgabe	Freie Ausgabe
					Massnahme im AP	Massnahme nicht im AP				
					3	4+				
VN6.2	Erstfeld, Autobahnzubrin- ger zwischen Breiteli und Ripshausenstrasse	RGW	RGW Breiteli bis Reussstrasse ausbauen; im An- schlussbereich sichere Lösung erarbeiten (Auf- gabe ASTRA).	z.T. Keine Ortsver- bindung			FV 3.2			
Kosten total (geschätzt)								25.6 Mio. Franken		

6.3 Radwegstreckenblätter

Jeder geplante Radweg wird mit einem Streckenblatt beschrieben mit den folgenden Inhalten:

- Karte und Beschreibung
- Begründung und Nutzen
- Massnahmen und Stand der Planung
- Anordnung als Strassenbestandteil oder unabhängig, bei letzterer wird zudem angegeben, ob es sich um eine Ortsverbindung handelt oder nicht (vgl. Art. 24 StrG)
- Massnahmen- und Kostenträger
- Realisierungshorizont und Koordinationsbedarf

Die Streckenblätter sind auf den folgenden Seiten in der Reihenfolge der Routennummern zuerst für die Haupt- und anschliessend für die Nebenvelorouten aufgeführt.

Auszug exkl. Radwegstreckenblätter (Die Gespräche mit den Eigentümern/Eigentümerinnen stehen noch aus.)

Anhang

Anhang 1 Abkürzungsverzeichnis

Anhang 2 Quellenverzeichnis

Anhang 3 Plan der Radwege

Abkürzungsverzeichnis

AfT	Amt für Tiefbau (Kanton Uri)
AfU	Amt für Umweltschutz (Kanton Uri)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AP	Agglomerationsprogramm
ATG	Alptransit AG
CHF	Schweizer Franken
DTV	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
G	Mischverkehr
GSchV	Gewässerschutzverordnung
HA	Halbanschluss
MIV	Motorisierter Individualverkehr
RGW	Rad-/Gehweg
RS	Radstreifen
RW	Radweg
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
SN	Schweizer Norm
StrG	Strassengesetz (Kanton Uri)
SVI	Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
VH	Velohauptroute
VN	Velonebenroute
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
WOV	West-Ost-Verbindung

Quellenverzeichnis

- [1] Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI).
- [2] Kanton Uri. Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal, 3. Generation, Massnahmenbericht vom 4. August 2016 (RRB 13. September 2016).

