

Veloverkehrskonzept Unteres Reusstal



Auftraggeber

Kanton Uri, Baudirektion
handelnd durch das Amt für Tiefbau
Beat Planzer
Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf

Auftragnehmer

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
fax 041 783 80 61
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabe und Vorgehen	5
1.3	Kantonale Zuständigkeiten Velorouten	7
1.4	Begriffsdefinition	8
1.5	Planungsperimeter	10
2	Wieso ein Konzept für den Veloverkehr?	11
3	Verkehrsgrundlagen	12
3.1	Verkehrsmittelwahl Unteres Reusstal	12
3.2	Unfallanalyse	13
3.3	Angebotsqualität Veloroutennetz	15
3.4	Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte	18
3.5	Bestehende Velostrecken/Routen	20
3.6	Infrastruktur Veloverkehr	22
3.7	Mängelkarte Veloverkehr	23
4	Wunschliniennetz	25
4.1	Vorgehen	25
4.2	Quellen und Ziele des Veloverkehrs	25
4.3	Wunschlinien	28
5	Netzplan der kantonalen Velorouten	30
5.1	Erarbeitung und Abgrenzung	30
5.2	Kantonales Veloroutennetz Unteres Reusstal	30
6	Massnahmen für den Veloverkehr	33
6.1	Erarbeitung der Massnahmen	33
6.2	Massnahmenplan	33
6.3	Massnahmenliste Veloverkehrskonzept	35
6.4	Massnahmenblätter	37
7	Anhang	86

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Als Inputbericht für das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) unteres Reusstal wurde 2009 ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet. Im Rahmen der 3. Generation der Agglomerationprogramme des Bundes reicht der Kanton Uri im September 2016 erstmals ein Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal ein. Als Grundlage dafür sind die Analyse-, Massnahmen- und Netzpläne sowie die Massnahmenblätter des Langsamverkehrskonzeptes Unteres Reusstal (Bereich Veloverkehr) aus dem Jahr 2009 zu überarbeiten.

1.2 Aufgabe und Vorgehen

In folgendem Bericht (Veloverkehrskonzept) werden die ursprünglich zwei Berichte des Langsamverkehrskonzeptes¹ zusammengefasst. Der Bericht ist inhaltlich insbesondere mit den aktualisierten Grundlagen (Analyse) ergänzt worden. Das Vorgehen ist in Abbildung 1 dargestellt.

Im Rahmen von zwei Workshops wurden gemeinsam mit betroffenen Gemeinden, Verbänden (TCS, VCS) und diversen Amtsstellen verschiedener Direktionen des Kantons Uri das vorliegende überarbeitete Veloverkehrskonzept diskutiert und erarbeitet.

Es wird ausschliesslich der Veloverkehr behandelt. Massnahmen, die zwar im Rahmen der Workshops diskutiert, jedoch am Ende nicht ins Konzept aufgenommen wurden, sind im Bericht nicht abgehandelt.

¹ rGVK Urner Talboden, Teilkonzept Langsamverkehr, Arbeitsbericht A, Netzplanung / Massnahmen, Kanton Uri, Baudirektion, 02.02.2010
rGVK Urner Talboden, Teilkonzept Langsamverkehr, Arbeitsbericht B, Grundlagen / Erläuterungen, Kanton Uri, Baudirektion, 20.11.2009

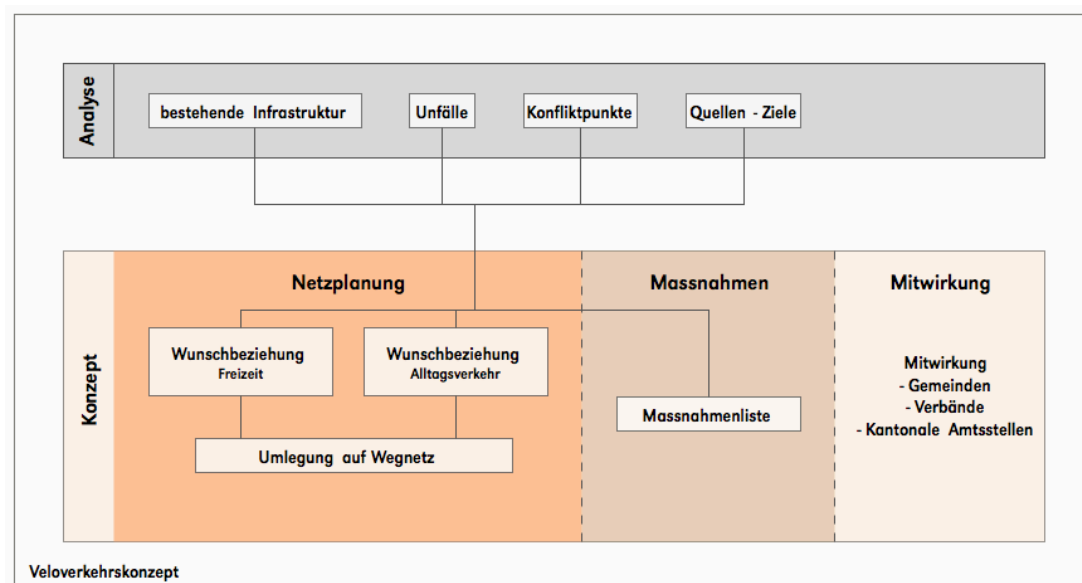


Abbildung 1: Vorgehen Veloverkehrskonzept

1.3 Kantonale Zuständigkeiten Velorouten

1.3.1 Rechtliche Grundlagen

Das eigentliche Veloverkehrskonzept (Veloroutennetz) ist Bestandteil des Verkehrsplans gemäss Art. 8 StrG und demnach durch den Regierungsrat (RR) zu verabschieden. Die Velowege (als Bauwerke) gemäss Art. 23 und 24 StrG werden durch die Baudirektion (BD) festgelegt.

1.3.2 Abgrenzung der kantonalen Zuständigkeiten

In Tabelle 2 sind die kantonalen Zuständigkeiten beschrieben.

		Aufgabe	Zuständigkeit	Regelung durch
VELOVERKEHR	Netzplanung	Erschliessung der Ziele und Quellen von kantonaler/regionaler Wichtigkeit (kommunale Ziele durch Gde.) Netz für Pendler-/Ausbildungs-/Versorgungsverkehr und Freizeit	RR vertreten durch AfT	Verkehrsplan gemäss Art. 8 StrG
	Massnahmen	Konfliktpunkte beheben (Querungen, Querschnitte), Netzergänzungen (Kantonales Netz)	BD, Gemeinden	rGVK

Tabelle 1: Zuständigkeiten Kantonales Veloverkehrskonzept Uri

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) gibt eine Bikekarte heraus, und die nationalen Velorouten (SchweizMobil, vormals Veloland Schweiz) sind bekannt.

Die Mountainbikerouten und deren Infrastruktur liegen im Zuständigkeitsbereich des ARE und sind nicht Bestandteil dieses Konzeptes.

Weiter sind die kommunalen Velorouten nicht Gegenstand des vorliegenden Konzeptes. Sie dienen der Erschliessung der kommunalen Ziele, die keine übergeordnete Bedeutung haben und sind durch die Gemeinden zu planen.

1.4 Begriffsdefinition

Für das vorliegende Veloverkehrskonzept wurden basierend auf den VSS Normen die Begriffe gemäss Tabelle 2 festgelegt.

Alltagsverkehr		Freizeitverkehr	
„der Weg ist das Ziel“	Wege zu: - Arbeitsplätzen - Versorgung - öV Knoten - Spital - Schulen	Sport/Erholung	Wege zu Erholungszielen
		„der Weg ist das Ziel“	Wege zu: - Kultur / Ausgang - Naherholung - Sportanlagen

Tabelle 2: Begriffsdefinition Alltagsverkehr - Freizeitverkehr

Alltagsverkehr

Alltagsverkehr wird im Sinne „der Weg zum Ziel“ verstanden, so z.B. Fahrten zur Arbeit, zur Ausübung des Berufes, zu Ausbildungsstätten oder zum Einkaufen. Alltagsrouten werden möglichst direkt geführt und sind deshalb meist auf oder nahe bei den Hauptverkehrsstrassen angelegt.

Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr wird in zwei Kategorien unterteilt:

1) Freizeitverkehr als Sport/Erholung

wird im Sinne von „der Weg als Ziel“ verstanden, so z.B. Mehrtagesreisen, Tagesausflüge oder Trainingsfahrten. Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver, möglichst ruhiger Umgebung geführt. Dazu gehören auch die beliebtesten Rennradstrecken und die Bikerouten.

2) Freizeitverkehr als Weg zu Freizeiteinrichtungen

Wie beim Alltagsverkehr ein Weg zum Ziel, aber mit einer geringeren Umwegsensibilität zu Gunsten einer attraktiven Route.

Radweg

Radwege sind für die Velofahrer bestimmte, von der Fahrbahn durch bauliche Massnahmen getrennte und signalisierte Wege. Radwege sind grundsätzlich dem Veloverkehr vorbehalten.

Radstreifen

Radstreifen sind für den Velofahrer bestimmte Fahrstreifen, die durch gelb unterbrochene oder ausnahmsweise durch ununterbrochene Linien gekennzeichnet sind. Sofern der Veloverkehr nicht behindert wird, dürfen Radstreifen auch von anderen Fahrzeugen befahren werden.

Mischverkehr

Im Mischverkehr teilt sich der Velofahrer mit dem motorisierten Verkehr eine Fahrbahn und wird weder durch bauliche noch signalisationstechnische Massnahmen von anderen Fahrzeugen getrennt.

1.5 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter beinhaltet den Talboden der Gemeinden Flüelen, Seedorf, Attin-
ghausen, Altdorf, Bürglen, Schattdorf, Erstfeld und Silenen.

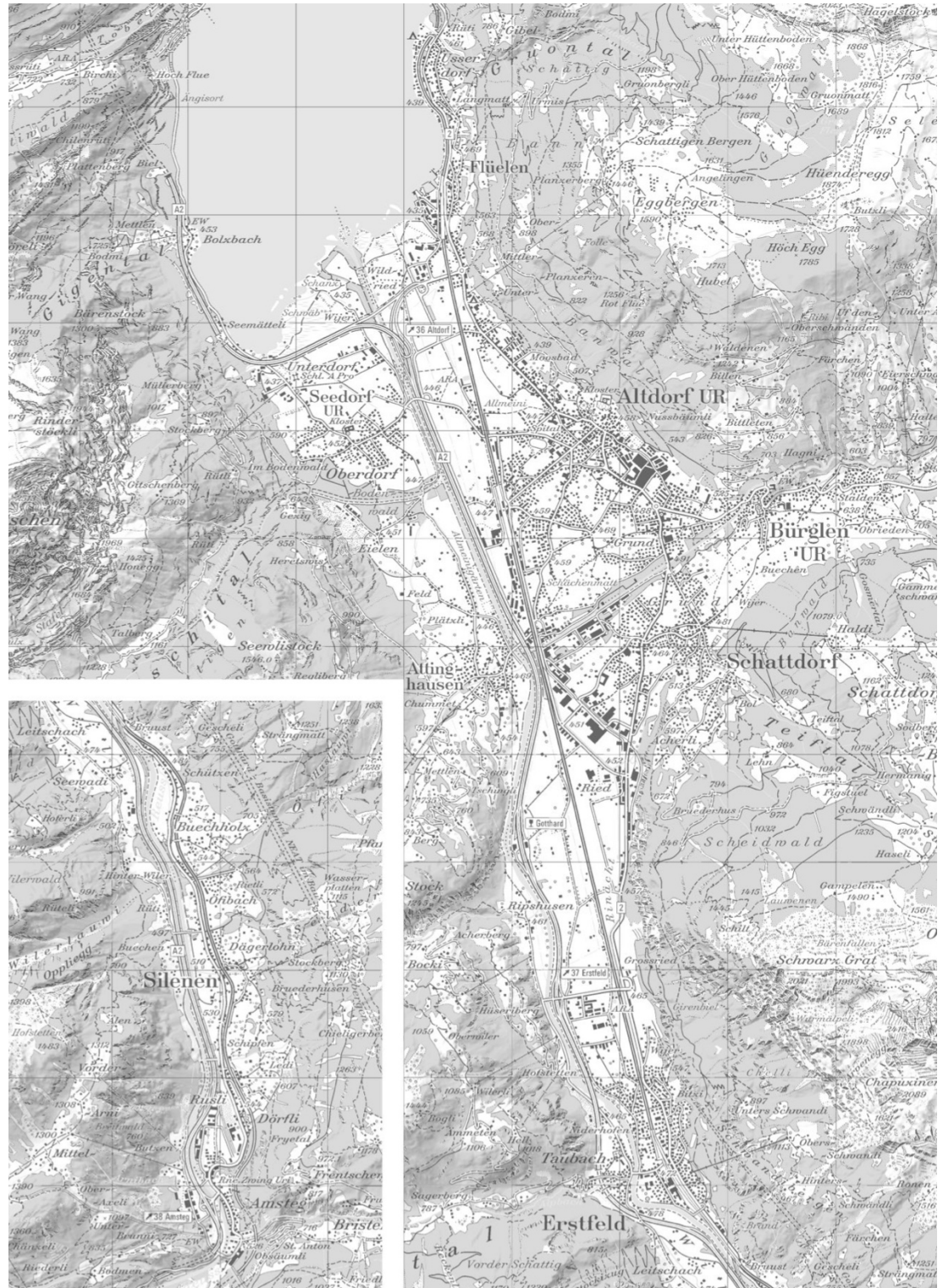


Abbildung 2: Planungsperimeter

2 Wieso ein Konzept für den Veloverkehr?

Wie die Verkehrsmodelle des Kantons Uri zeigen, wird der Verkehr auf Uris Strassen in Zukunft stetig weiter zunehmen. Ohne Massnahmen werden sich die heute bereits vorhandenen Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme weiter verschärfen. Durch eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zum Fuss- und Veloverkehr können heutige und zukünftige Verkehrsprobleme zwar nicht gelöst, aber sicher entschärft werden.

Je mehr Leute zu Fuss oder mit dem Velo ihre täglichen Wege zur Arbeit, Freizeit, Versorgung und Schule zurücklegen, desto mehr wird die Umwelt geschont. Zu Fuss gehen und Velo fahren ist im Unteren Reusstal vernünftig. Die Vorteile sind bekannt: keine Staus, für jeden jederzeit verfügbar, minimale Kosten, hoher Erlebniswert, kein Lärm und keine Abgase. Ausserdem braucht der Fuss- und Veloverkehr weniger Platz als der motorisierte Verkehr.

Der Fuss- und Veloverkehr ist unbestritten das ökonomisch und ökologisch sinnvollste Verkehrsmittel. Langsamverkehr macht ja nicht nur Spass, sondern fördert Gesundheit, Lebensqualität und kann teure Verkehrsspitzen auf der Strasse reduzieren.

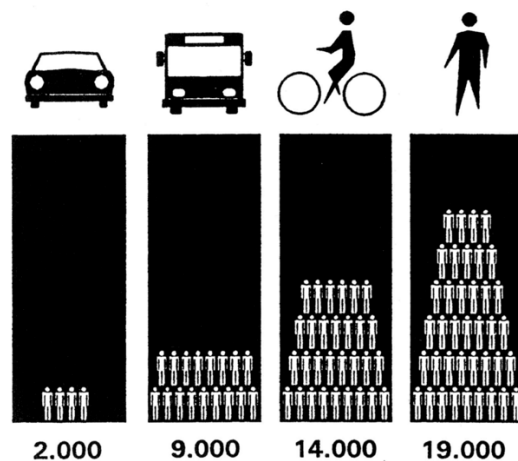


Abbildung 3: Leistungsfähigkeit eines 3.5 m breiten Fahrstreifens, Angabe in Personen pro Stunde²

Private Fahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel benötigen teure öffentliche Investitionen und verursachen hohe Betriebskosten. Fuss- und Veloverkehrsanlagen verursachen geringere Investitions- und Betriebskosten und ihre Planung lässt sich mit geringerem Aufwand betreiben und schneller umsetzen.

Obwohl die vorhandene Fuss- und Veloverkehr-Infrastruktur im unteren Reusstal bereits heute rege benutzt wird, besteht weiterhin ein grosses Potential, insbesondere für den Veloverkehr, da im unteren Reusstal die Gemeinden sehr nahe bei einander liegen.

² Quelle: Strassen zum Radfahren, Verkehrsclub Österreich, Wien 1995

3 Verkehrsrundlagen

3.1 Verkehrsmittelwahl Unteres Reusstal

Der Fuss- und Veloverkehr bildet einen wichtigen Bestandteil des Verkehrs im Urner Talboden.

Wie die Auswertung der Volkszählung aus dem Jahr 2000 zeigt, wird die vorhandene Fuss- und Veloverkehrs-Infrastruktur bereits heute rege benutzt. Bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Arbeit/Schule beträgt der Fuss- und Veloverkehrsanteil 40%.

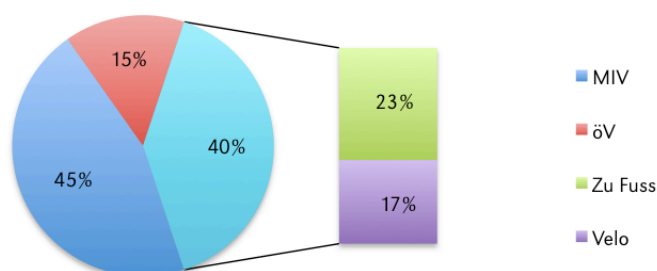


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl Unteres Reusstal, Wege zur Arbeit/Schule Auswertung Volkszählung Jahr 2000

Wird die Verkehrsmittelwahl für Pendler und Schüler betrachtet, die ihre Quelle und ihr Ziel nur im Kanton Uri haben, liegt der Fuss- und Veloverkehrsanteil sogar bei 46% (MIV 41%, ÖV 13%).

Betrachtet man alle Verkehrszwecke (Gesamtveloverkehr der Schweiz) ergibt sich ein Anteil von 38 % für Arbeit und Ausbildung.

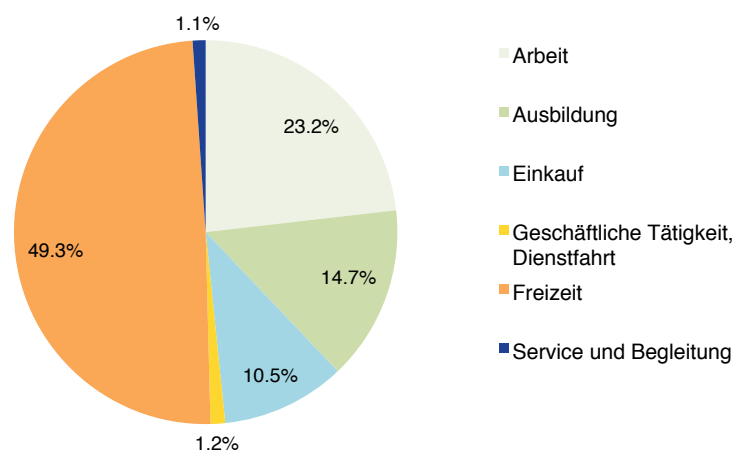


Abbildung 5: Anteil Verkehrszweck an Gesamtveloverkehr der Schweiz

3.2 Unfallanalyse

Die Unfälle werden analysiert um Unfallophäufungen bzw. Konfliktpunkte im Netz festzustellen.

Die Unfallanalyse basiert auf den Daten der polizeilichen Unfallberichte aus den Jahren 2012 bis 2015 und umfasst nur die Unfälle mit Velo- und Fussgängerbeteiligung. Im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs ist die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Unfälle gross. Die bfu geht bei ihren Berechnungen der effektiven Unfallzahlen von einer Dunkelziffer von ca. 800 % bei den Velounfällen und ca. 250% bei den Fussgängerunfällen aus³.

Gesamthaft sind 58 Unfälle polizeilich registriert worden (davon 8 auf Fussgängerstreifen). Von den gesamthaft 58 Unfällen waren 18 mit einer Beteiligung von Fussgängern und 37 mit einer Beteiligung von Velos. Bei 3 Unfällen waren sowohl Fussgänger als auch Velos beteiligt.

Die Unfälle mit Velobeteiligung sind flächig über den Perimeter verteilt. Es kann kein Velo-Unfallschwerpunkt festgestellt werden. Die Unfälle mit Velobeteiligung ereignen sich primär auf den stärker belasteten Strassen. Es sind also eher flächendeckende als punktuelle Massnahmen erforderlich.

³ Abgeleitet aus Hochrechnung gemäss bfu-Statistik 2008, Unfallgeschehen in der Schweiz, Bern 2008

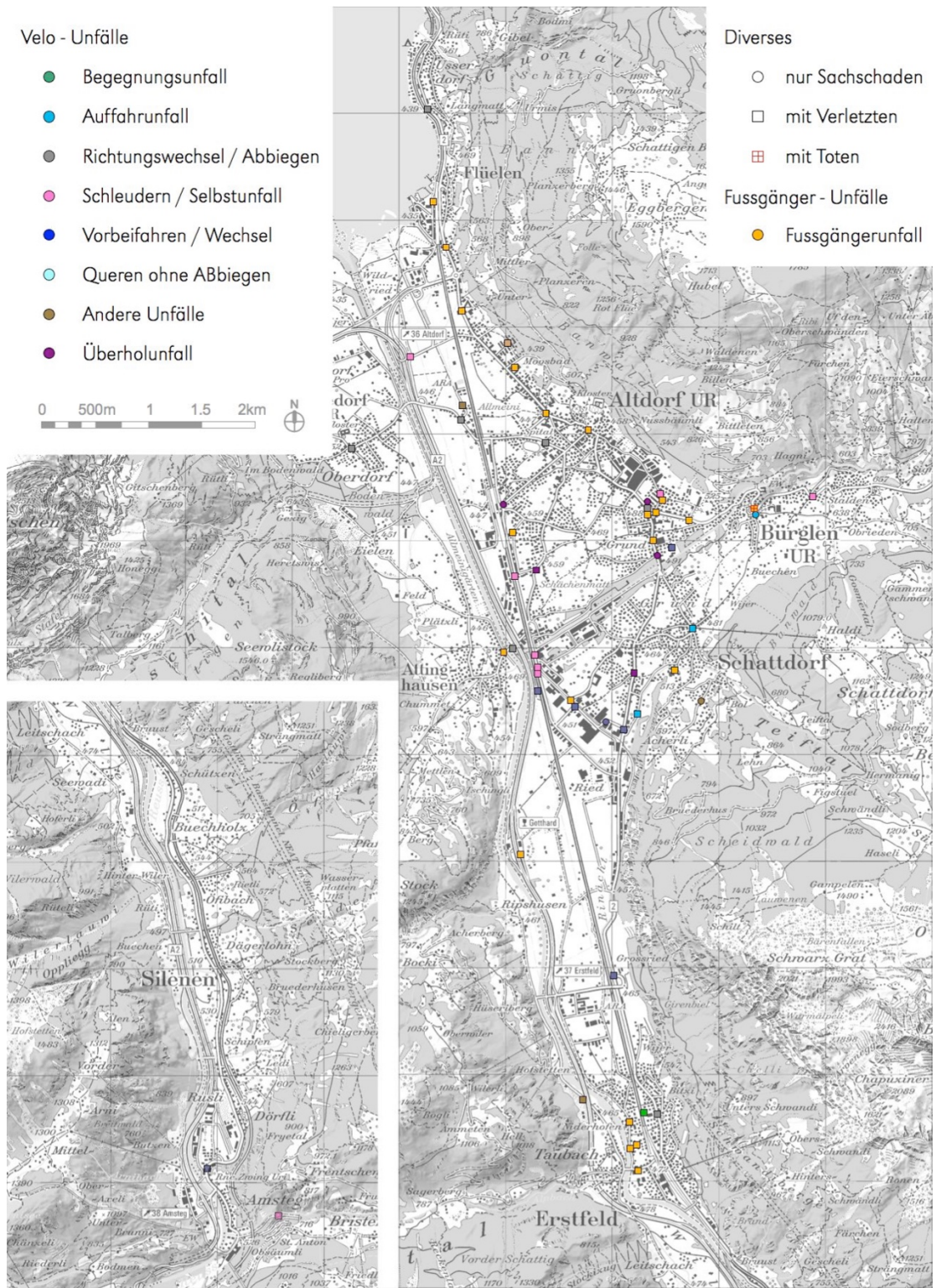


Abbildung 6: Unfallanalyse Velo- und Fussgängerunfälle 2012 - 2015

3.3 Angebotsqualität Veloroutennetz

Im Folgenden wird die Qualität der bestehenden Velorouten basierend auf den bestehenden Strassenbreiten (Vergleiche Anhang A) beurteilt.

3.3.1 Beurteilungsgrundlagen

Radweg und Rad-/Gehweg

Basierend auf den VSS Normen wird anhand der folgenden Abbildung für den Kanton Uri festgelegt, bei welchen Breiten ein Radweg oder ein Rad-/Gehweg als gut, genügend oder schlecht eingestuft wird.

	Breite > 3.5m	Breite 3.0m - 3.5m	Breite 2.5m - 3.0m	Breite < 2.5m
Radweg				
eine Richtung	gut	gut	genügend	schlecht
zwei Richtungen	gut	genügend	schlecht	schlecht
Rad-/Gehweg	gut	genügend	schlecht	schlecht

Abbildung 7: Radweg und Rad-/Gehweg beurteilt bezüglich ihrer Breite

Radstreifen

Die Beurteilung der Eignung eines Radstreifens ist gemäss Norm abhängig vom DTV der entsprechenden Strasse.

	Verkehrsberuhigt/ Tempo-30-Zone	DTV ≤ 2500	DTV ≤ 5000	DTV ≤ 7500	DTV ≤ 10'000
Radstreifen					
beidseitig	-	gut	gut	genügend	genügend

Abbildung 8: Eignung Radstreifen

Mischverkehr

Gemäss dem SVI Forschungsauftrag „Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer“⁴ eignen sich Fahrbahnbreiten zwischen 6.0 und 7.0 m insbesondere bei höheren Belastungen nicht für den Mischverkehr.

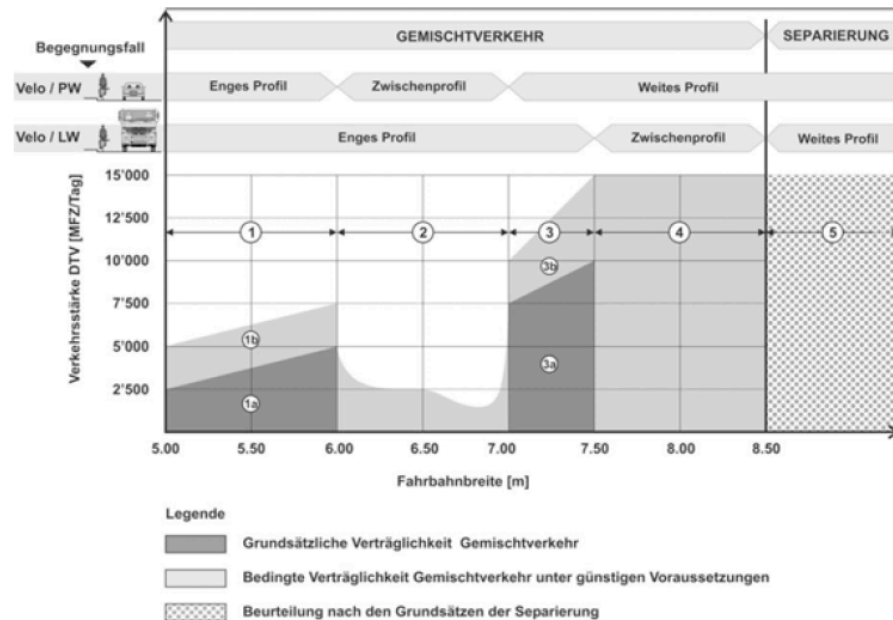


Abbildung 9: Eignung Fahrbahnbreite für den Mischverkehr

3.3.2 Beurteilung der bestehenden Velorouten

Aufgrund der oben aufgeführten Kriterien werden die bestehenden Velorouten basierend auf den künftigen Verkehrsdaten 2025 (inkl. WOV) in drei Qualitätsstufen (gut, genügend, schlecht) eingeteilt. Die Einteilung ist in Abbildung 10 dargestellt.

⁴ Strassen mit Gemischtverkehr, Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer, Forschungsauftrag SVI 1999/135 (41/99) auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

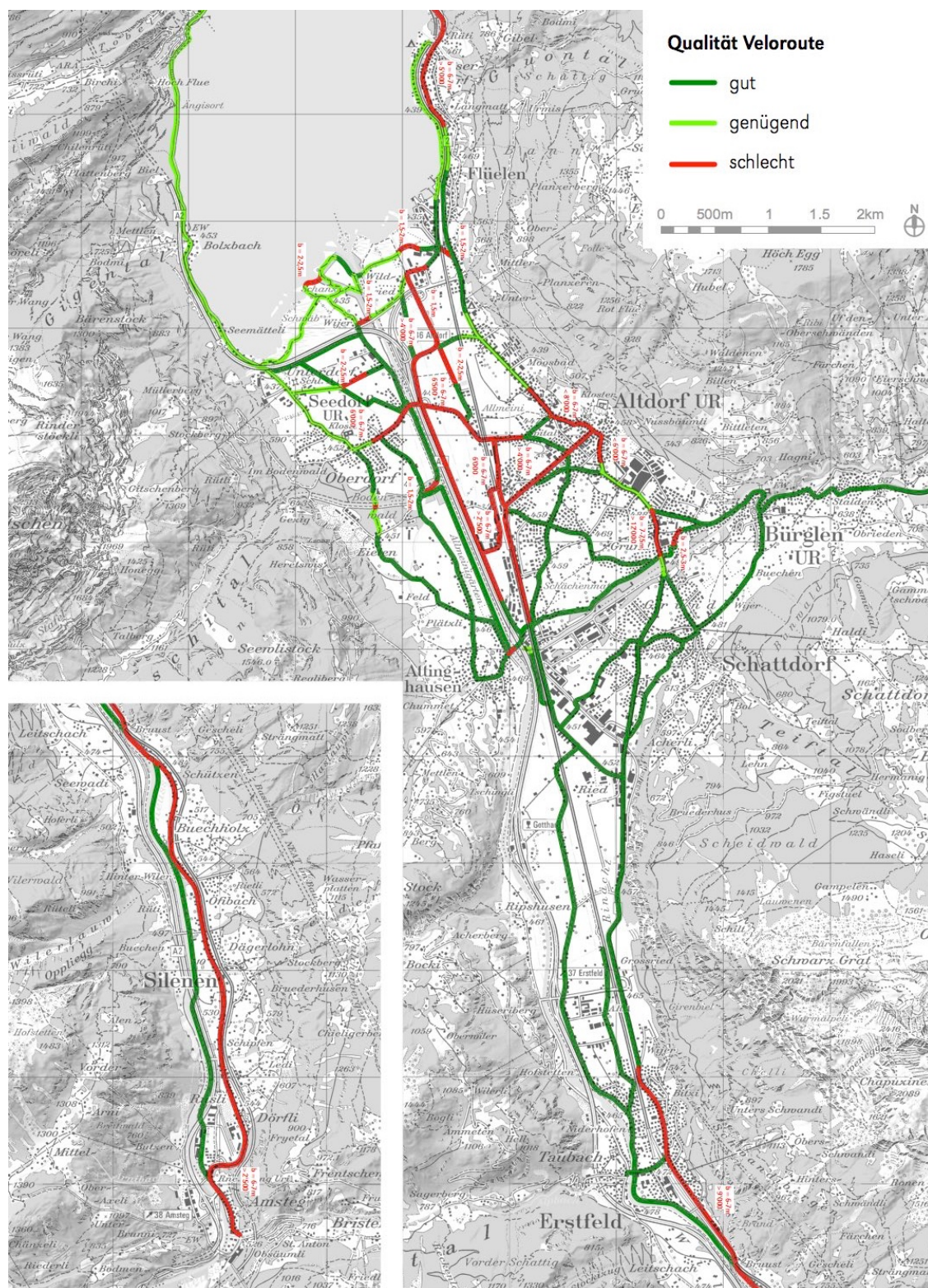


Abbildung 10: Beurteilung der Qualität der Velorouten mit den Verkehrsbelastungen Angebotsqualität 2025
(nach Inbetriebnahme WOV)

Es zeigt sich, dass nach der Inbetriebnahme der WOV mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen die Velonetzqualität im Bereich Altdorf – Seedorf – Flüelen noch schlecht ist. Zudem ist die Strecke auf der Kantonsstrasse von Erstfeld nach Silenen sub-optimal für den Veloverkehr.

3.4 Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte

Als Grundlage für die Ermittlung der Quellen und der Ziele des Veloverkehrs und somit der Wunschlinien des Veloverkehrs wird in Abbildung 11 die heutige Bevölkerungsdichte sowie die Beschäftigungsdichte dargestellt. Es zeigt sich, dass die dichtesten Wohngebiete in den Zentren von Altdorf und Schattdorf liegen. Ebenfalls dicht bewohnt sind die Gebiete um den Bahnhof Altdorf und im Gebiet Grund. Die Beschäftigungsdichte im Dorfkern von Altdorf ist auffallend hoch.

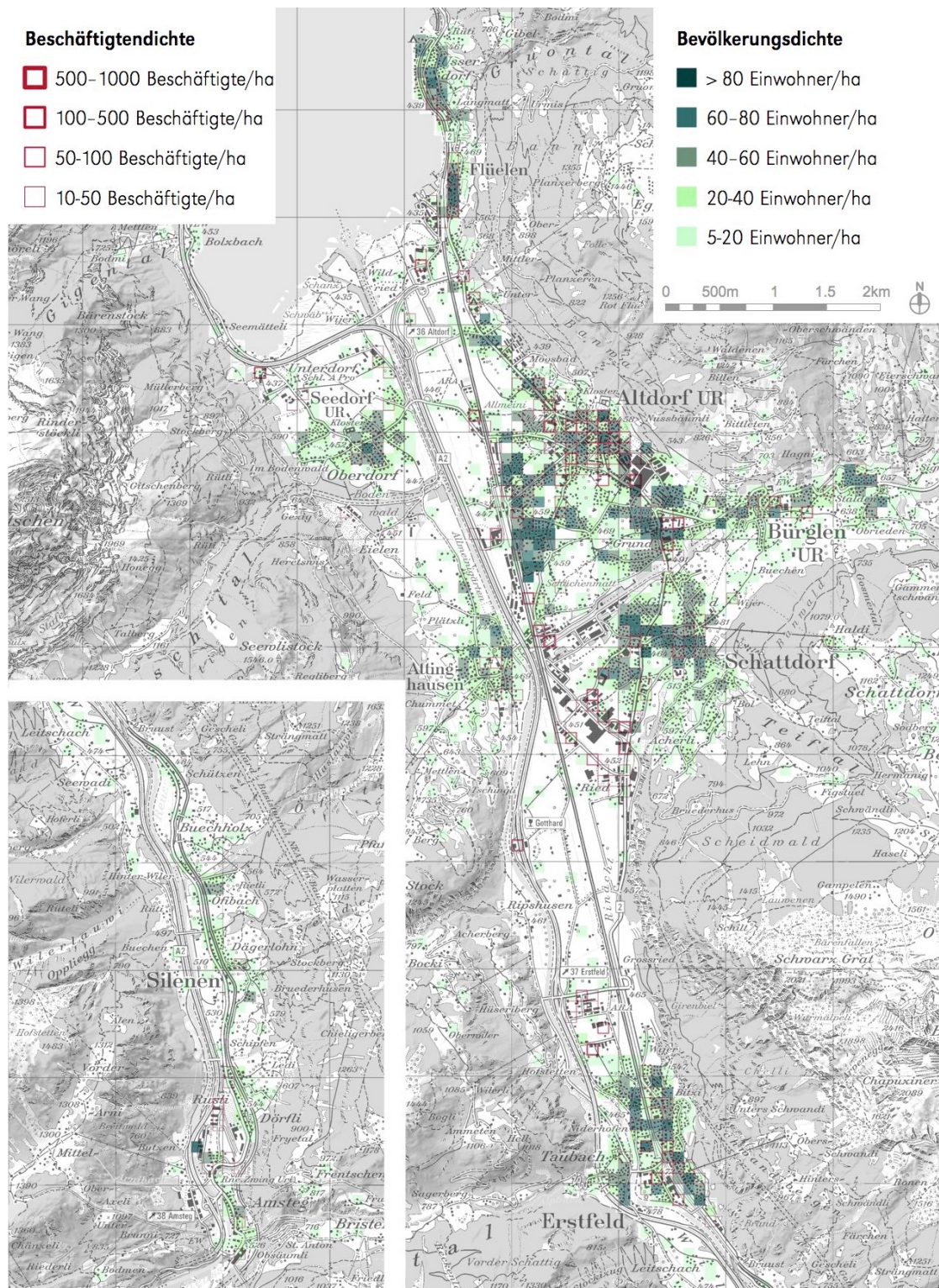


Abbildung 11: Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte heute

3.5 Bestehende Velostrecken/Routen

Im Plan bestehende Velostrecken sind die heute bekannten Velorouten im Urner Talboden dargestellt. Neben den nationalen Routen 3 und 4⁵ werden durch das ARE mit einer Urner Bikekarte⁶ Touren für Mountainbiker vorgeschlagen. Weiter gibt es von Schweiz Mobil in Zusammenarbeit mit dem VCS eine Velokarte⁷, in der durch den VCS empfohlene Velorouten vorgeschlagen werden.

⁵ SchweizMobil, www.veloland.ch

⁶ Urner Wander- und Bikekarte, 1:25'000, Blatt Schächental, Herausgeber Kanton Uri, Fachstelle Wanderwege, 2006

⁷ Velokarte, 1:60'000, 11 Luzern Vierwaldstättersee, Herausgeber SchweizMobil in Zusammenarbeit mit VCS, 2012

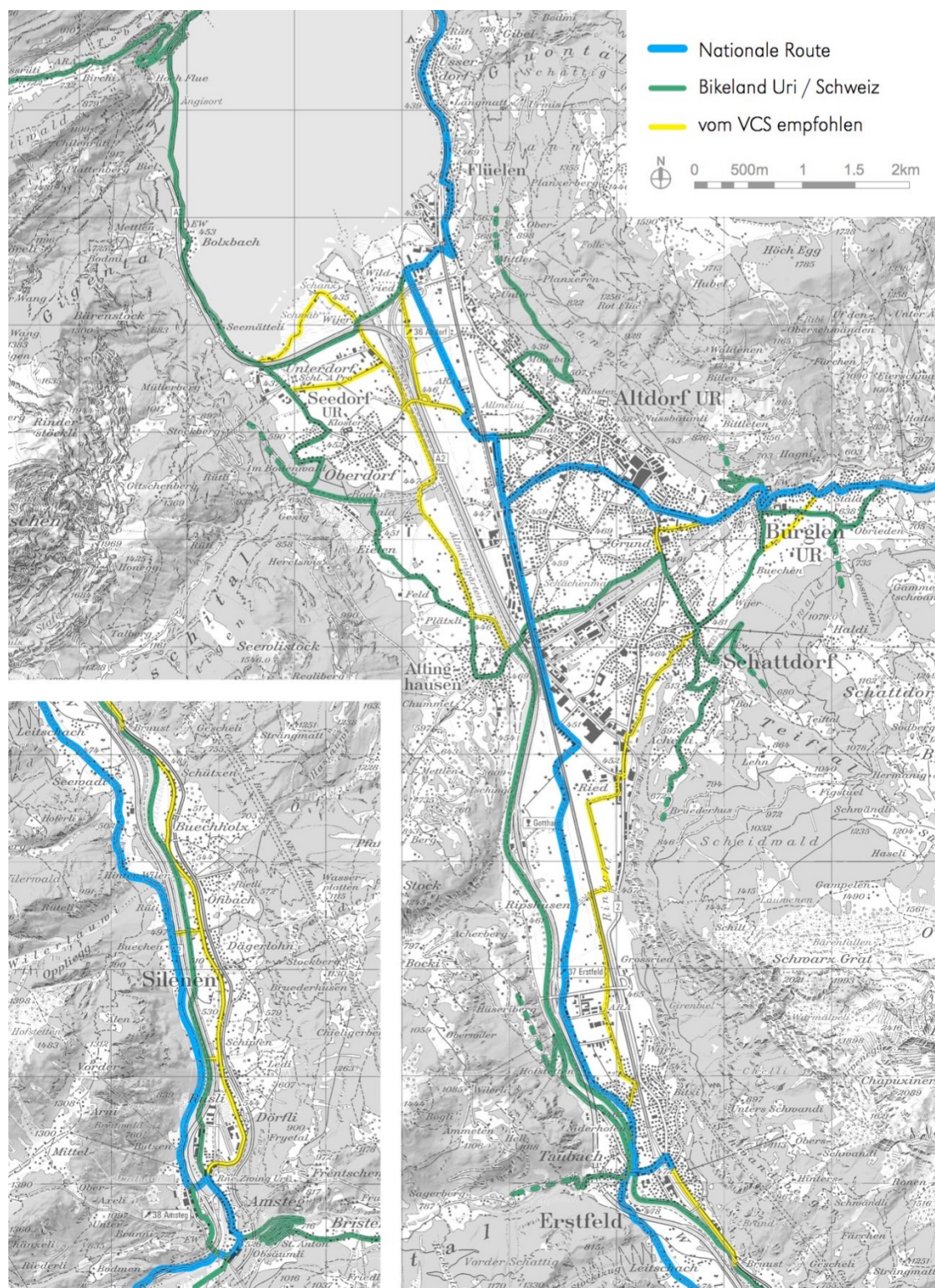


Abbildung 12: Bestehende Velorouten (heute)

3.6 Infrastruktur Veloverkehr

Die bestehende Veloinfrastruktur wie Radwege und Radstreifen ist im Plan Infrastruktur Veloverkehr dargestellt. Sie stellt eine wichtige Grundlage für die Netzbildung dar.

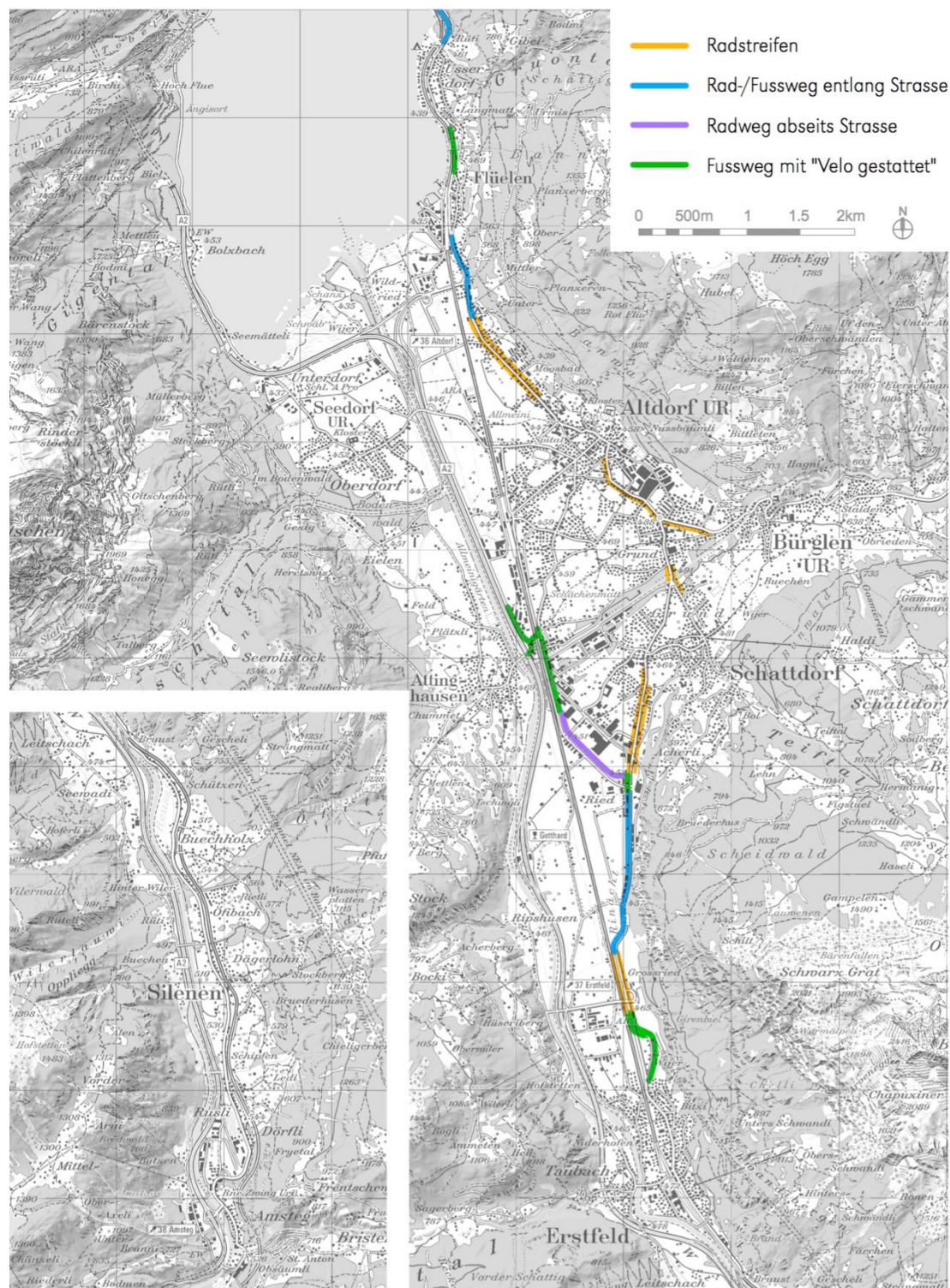


Abbildung 13: Bestand Infrastruktur Veloverkehr (2015)

3.7 Mängelkarte Veloverkehr

In Abbildung 14 sind die Mängel bezüglich Veloverkehr dargestellt. Zu den allgemeinen Konfliktbereichen und -stellen sind auch Bereiche, in welchen spezifisch ein Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr erwartet werden kann, ausgeschieden. Weiter werden Orte mit ungenügenden Veloabstellanlagen aufgeführt.

Schliesslich wurden Netzlücken und fehlende Direktverbindungen eruiert und aufgezeigt.

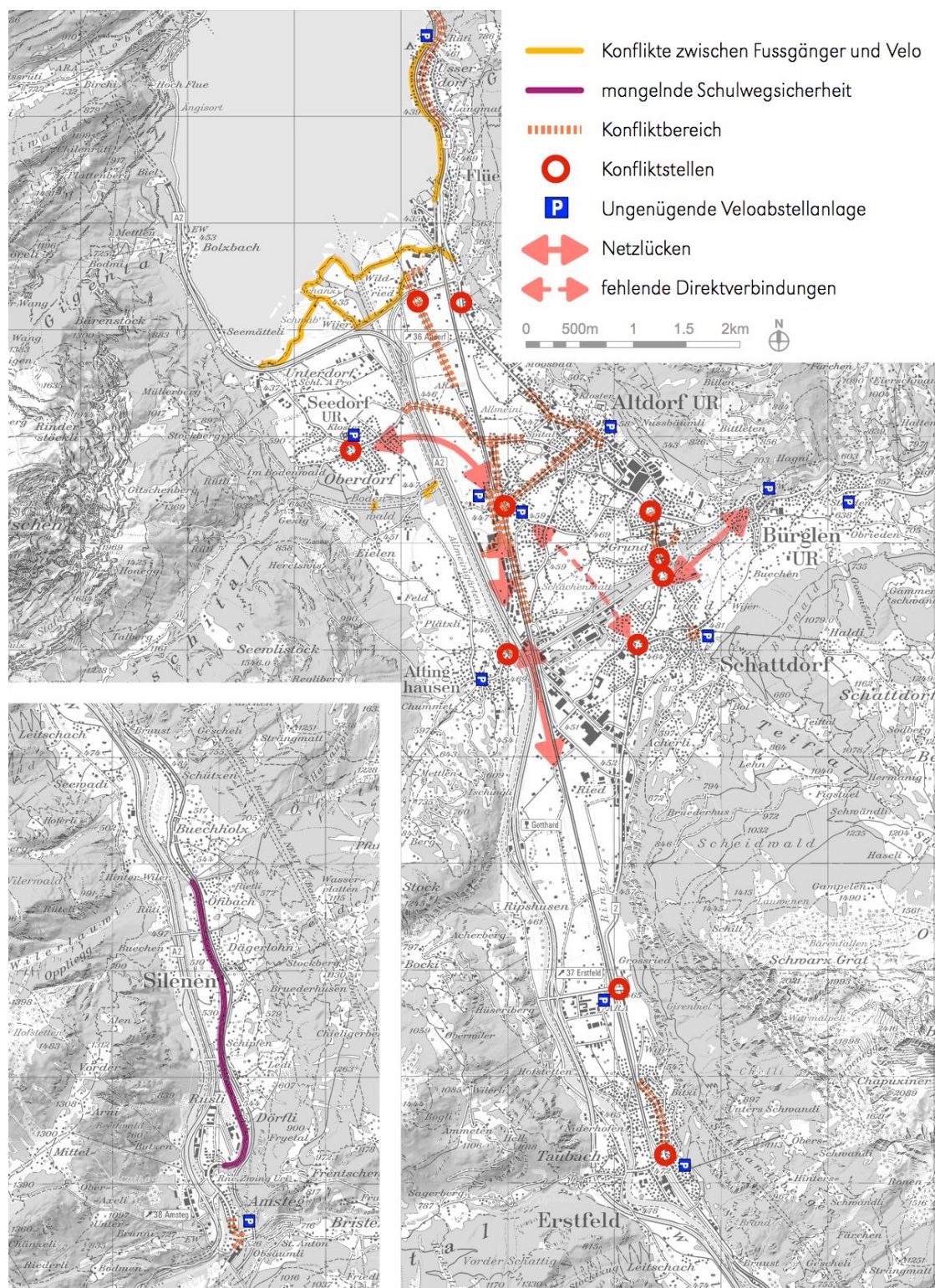


Abbildung 14: Mängelkarte Veloverkehr

4 Wunschliniennetz

4.1 Vorgehen

Als Wunschlينien werden die direkten Verbindungen zwischen den potentiellen Quellen und Zielen des Veloverkehrs bezeichnet. Die Wunschlينien sind in den Anhängen B und C ersichtlich.

4.2 Quellen und Ziele des Veloverkehrs

Die wichtigsten potentiellen Ziele und Quellen des Veloverkehrs wurden aufgrund von Zonen- und Übersichtsplänen sowie von lokalen Kenntnissen des Amtes für Tiefbau und der Firma TEAMverkehr ermittelt. Folgende Ziele und Quellen wurden in den Plänen „Gebietsinformation“ (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16) dargestellt:

Alltagsverkehr:

- Wohngebiet
- Arbeitsplätze
- Einkauf / Versorgung
- ÖV – Knoten
- Spital
- Schulen

Freizeitverkehr:

- Wohngebiet
- Kultur / Ausgang
- Naherholung
- Sportanlagen

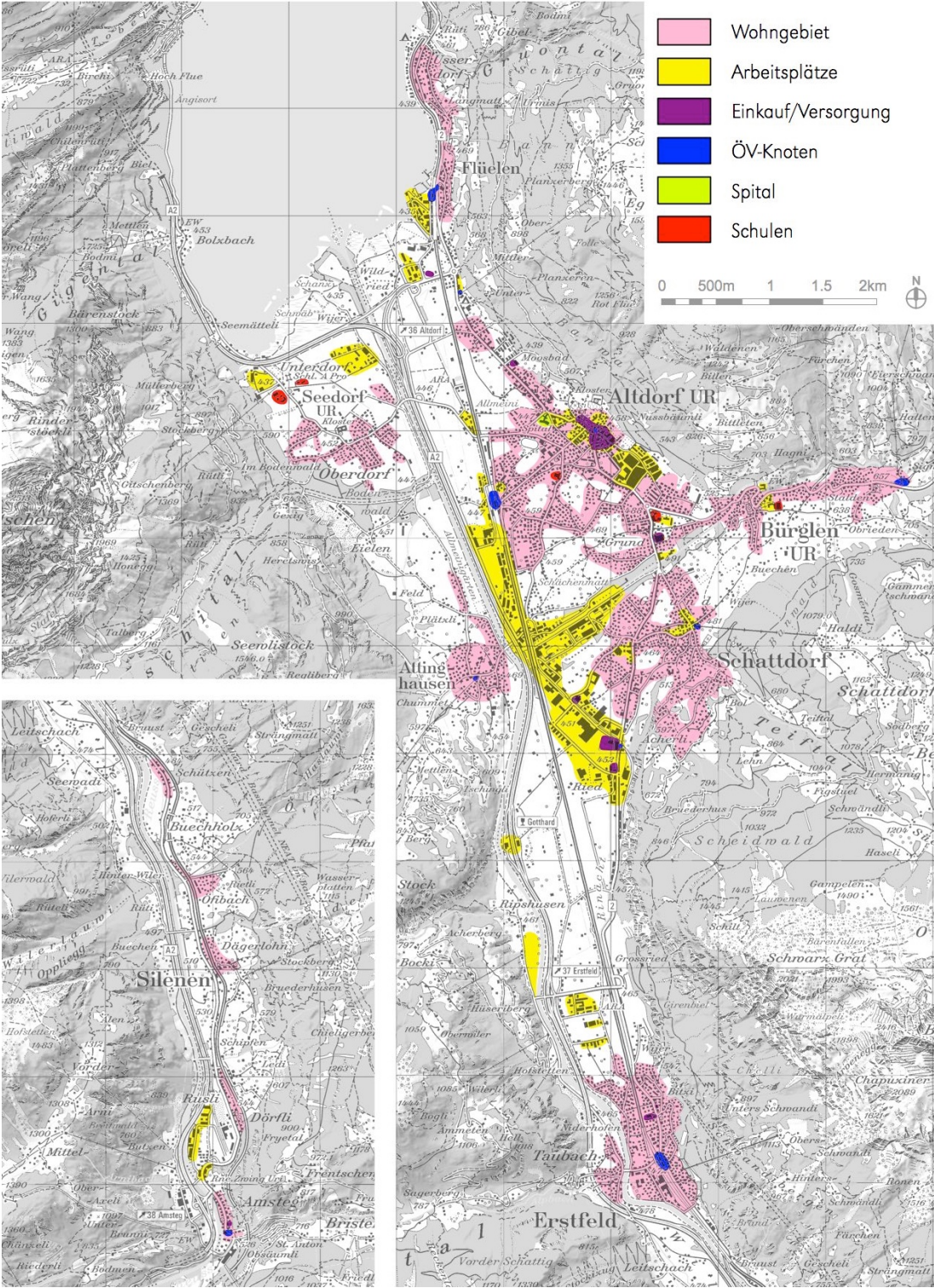


Abbildung 15: Gebietsinformation, Übergeordnete Quellen/Ziele, Arbeit/Ausbildung/Versorgung (Nutzungen gemäss Nutzungsplan)

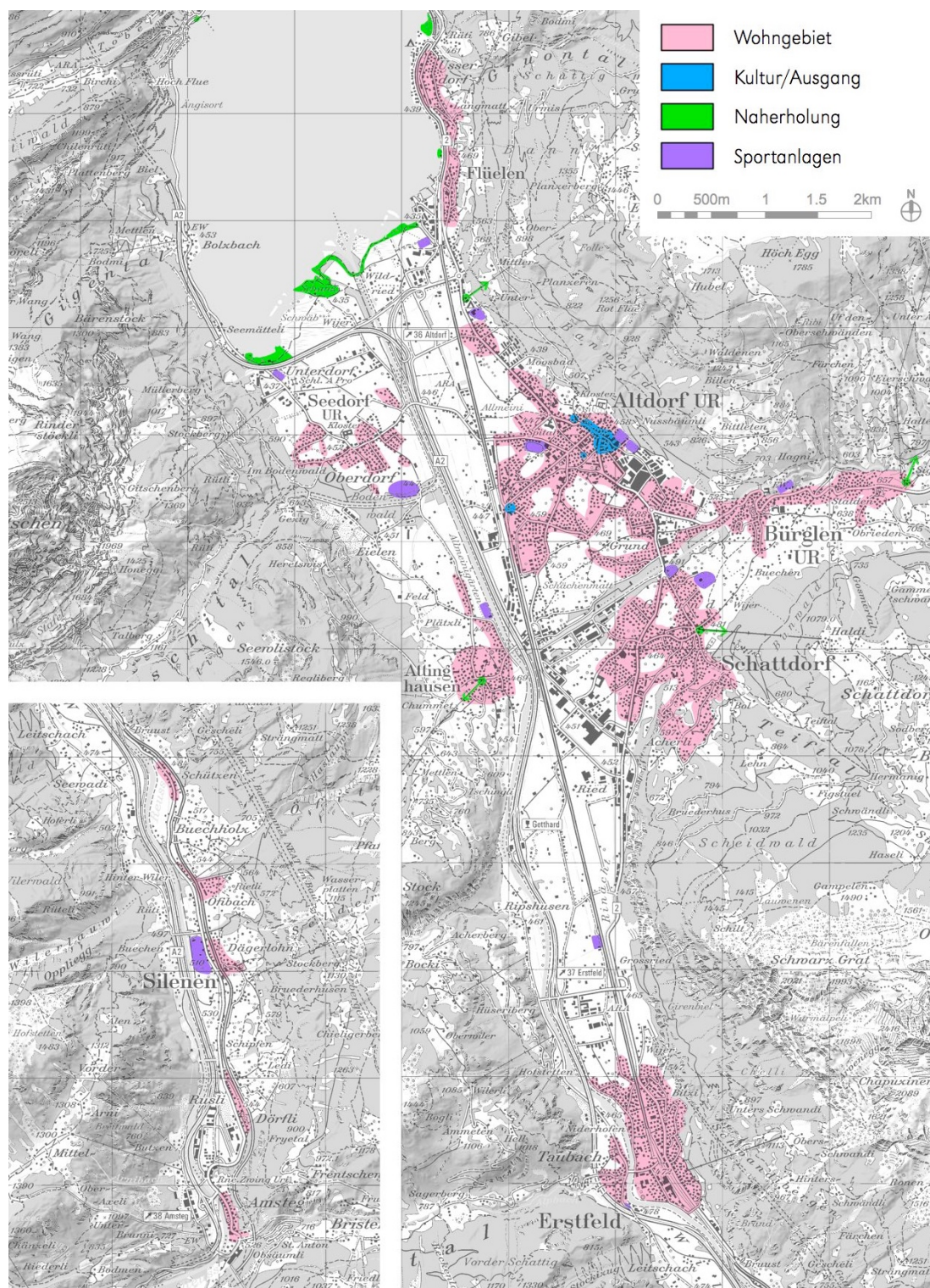


Abbildung 16: Gebietsinformation, Übergeordnete Quellen & Ziele Freizeit (Nutzungen gemäss Nutzungsplan)

4.3 Wunschlinien

Die Wunschlinien wurden folgendermassen erstellt: zuerst wurden die wichtigsten Wunschlinien zwischen den Quellen und den Zielen abgeschätzt, und zwar getrennt nach Alltags- und Freizeitverkehr. Die Wunschlinien wurden wiederum in starke und sehr starke Wunschlinien unterteilt.

Da einige Ziele und Quellen (wie z.B. Wohngebiete) eher flächig sind, sind die Wunschlinien nur zur Abschätzung und als Hilfsmittel für die Umsetzung auf dem bestehenden Strassennetz zu verstehen.

In diesem Schritt wurde nicht unterschieden, ob die Ziele und Quellen eher wichtige kommunale Ziele sind oder ob es sich um kantonale Ziele handelt.

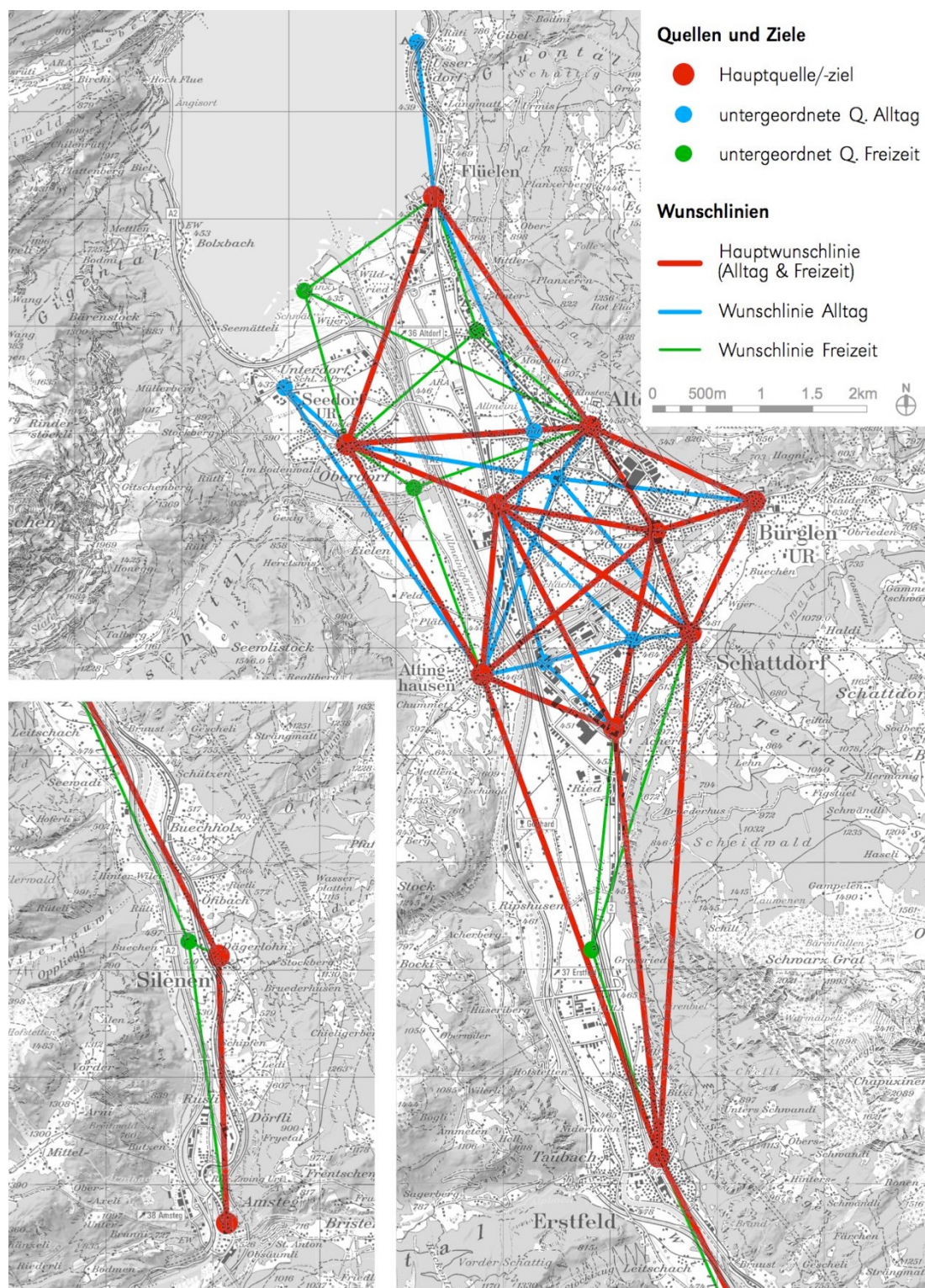


Abbildung 17: Wunschlinien Arbeit und Freizeit

5 Netzplan der kantonalen Velorouten

5.1 Erarbeitung und Abgrenzung

Ins Veloroutennetz flossen die Ergebnisse der Analyse, die Grundlagen der Planung von Velorouten (Handbuch Planung von Velorouten, ASTRA) sowie die entwickelten Wunschlinien ein (siehe Kapitel 4). Auf der Basis dieser Kenntnisse werden die Wunschlinien auf geeignete Verkehrsträger im Verkehrsnetz umgelegt.

Bei der Umlegung der Wunschlinien „Alltagsverkehr (Arbeit, Versorgung, Schule)“ wurde darauf geachtet, dass die Wunschlinien möglichst auf direkte Wege umgelegt wurden. Bei der Anwendung des Wunschliniennetzes „Freizeit“ hingegen wurden zu Gunsten der optischen Attraktivität und der Sicherheit für spezielle Benutzergruppen (wie z.B. kleine Kinder) auch Umwege in Kauf genommen.

Liegen zwei Routen (Freizeit oder Arbeit) übereinander, hat dies noch höhere Anforderungen an die Gestaltung der Veloroutenabschnitte zur Folge. Auf die bereits ausgeführten Veloinfrastrukturen wie Radwege und Radstreifen wurde Rücksicht genommen. Ebenfalls mit einbezogen wurden die bestehenden nationalen Velorouten.

5.2 Kantonales Veloroutennetz Unteres Reusstal

In Abbildung 18 ist das kantonale Veloroutennetz Unteres Reusstal dargestellt.

Im Veloroutennetz ist eine Netzlücke eingetragen, welche noch nicht geschlossen werden kann. Die Netzlücke ist im Massnahmenblatt 9 in Kapitel 6.4 beschrieben.

Das kantonale Veloroutennetz ist in kantonale Hauptrouten und kantonale Nebenrouten gemäss folgenden Grundsätzen unterteilt.

Kantonale Hauptvelorouten

- | | |
|-------------|--|
| Funktion: | Erschliessung der wichtigsten Ziele von kantonalen oder überkommunalen Bedeutung. |
| Nachfrage: | Auf einer Hauptroute besteht eine hohe Nachfrage bzw. ein hohes (zukünftiges) Potenzial. |
| Qualität: | Auf Hauptrouten sollen die Velos möglichst zügig und direkt verkehren können. Die Verbindungen sollen attraktiv und komfortabel sein, weshalb i.d.R. spezifische Massnahmen (z.B. Radwege, Radstreifen) vorzusehen sind. |
| Sicherheit: | Der Verkehrssicherheit kommt auf allen Routen eine grosse Bedeutung zu. |

Kantonale Nebenvelorouten

- Funktion: Erschliessung von weniger wichtigen Zielen von kantonaler oder überkommunaler Bedeutung sowie Erschliessung der übergeordneten kommunalen Ziele.
- Nachfrage: Auf einer Nebenroute besteht eine geringe bis mittlere Nachfrage bzw. ein entsprechendes (zukünftiges) Potenzial.
- Qualität: Auf Nebenrouten sollen direkte und attraktive Verbindungen möglich sein. Spezifische Massnahmen sind nur vorzusehen, wenn sie verhältnismässig sind in Bezug auf die Nachfrage. Radwege sind i.d. R. nicht verhältnismässig.
- Sicherheit: Der Verkehrssicherheit kommt auf allen Routen eine grosse Bedeutung zu. Das kantonale Veloroutennetz trägt dem Ziel Schulwegsicherung Rechnung. Regionale Schulwege werden als kantonale Routen ausgewiesen, wenn sie zu regionalen Schulen führen.

Das kantonale Veloroutennetz wird durch die kommunalen Veloroutennetze ergänzt. Diese sind nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes.

Der Vollständigkeit halber sind die Grundsätze der kommunalen Velorouten in den Gemeinden untenstehend aufgeführt.

Kommunale Velorouten

- Funktion: Erschliessung sämtlicher kommunaler Ziele, die keine übergeordnete Bedeutung haben.
- Nachfrage: Die Nachfrage ist im Allgemeinen gering bis mittel, ausser in der Nähe von Zielpunkten (z.B. Gemeindeschule), wo sie auch hoch sein kann.
- Qualität: Das Netz der kommunalen Velorouten ist sehr dicht gemäss den kommunalen Richtplänen (z.B. Altdorf und Schattdorf) bzw. den Ortsplänen (z.B. Attinghausen). Auf kommunalen Velorouten werden nur ausnahmsweise Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität und des Komforts vorgesehen, wenn die Verhältnismässigkeit gegeben ist und die Mittel verfügbar sind. Radwege gelten i.d. R. als nicht verhältnismässig.
- Sicherheit: Der Verkehrssicherheit kommt auf allen Routen eine grosse Bedeutung zu. Die Schulwegsicherung zu kommunalen Schulen ist Sache der Standortgemeinde.

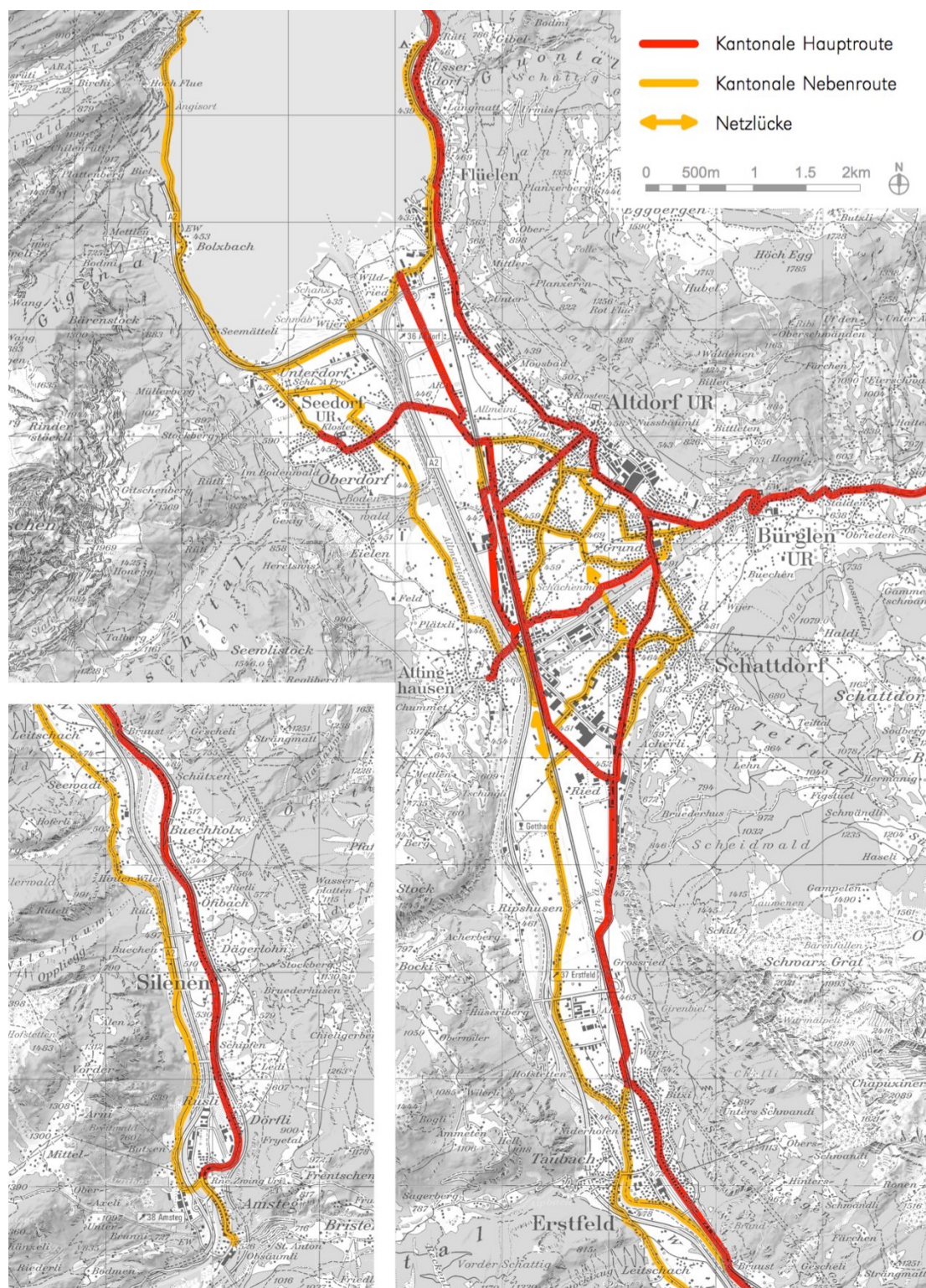


Abbildung 18: Kantonales Veloroutennetz Unteres Reusstal

6 Massnahmen für den Veloverkehr

6.1 Erarbeitung der Massnahmen

Basierend auf den Analysen, dem kantonalen Veloroutennetz und den Ergebnissen der Workshops gemäss Kapitel 1.2 wurden die Massnahmen entwickelt. Die Begründung bzw. die Ausgangslage zu den einzelnen Massnahmen ist jeweils direkt auf den Massnahmenblättern notiert.

6.2 Massnahmenplan

Im Massnahmenplan (Abbildung 19) sind sämtliche Massnahmen dargestellt..

Die Massnahmen werden im Massnahmenplan wenn möglich örtlich dargestellt, in der Massnahmenliste aufgelistet und in den Massnahmenblättern vertieft beschrieben.

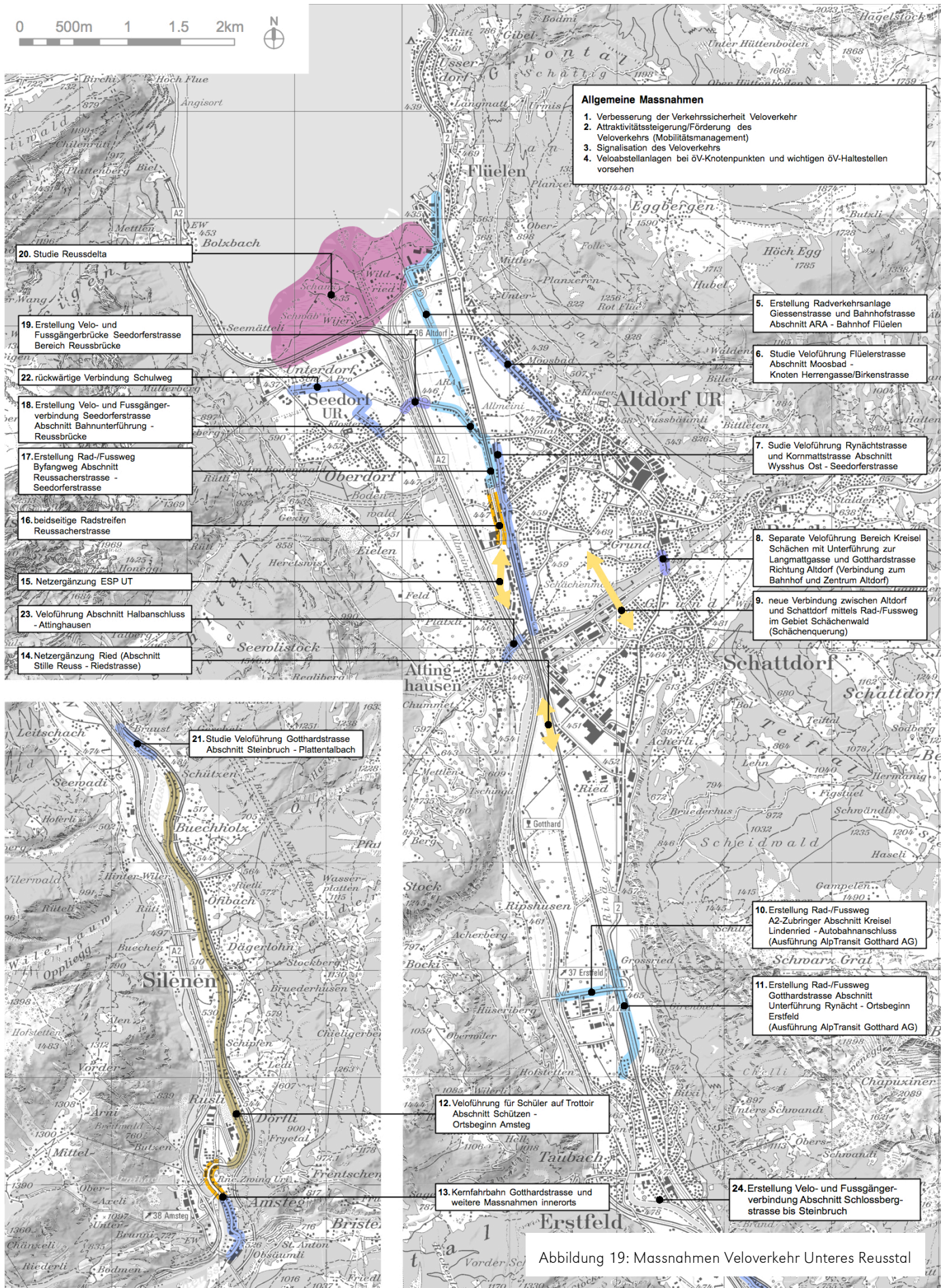


Abbildung 19: Massnahmen Veloverkehr Unteres Reusstal

6.3 Massnahmenliste Veloverkehrskonzept

Die nachstehende Liste enthält sämtliche vorgesehenen Massnahmen für den Veloverkehr im Urner Talboden. Die Einzelmassnahmen (ohne Daueraufgaben) werden weitgehend in das Agglomerationsprogramm aufgenommen, sodass bei Zustimmung des Bundes ein Finanzierungsbeitrag aus dem Agglomerationsfonds zu erwarten ist.

Nr.	Massnahmen	Realisierungshorizont					Kostenträger ⁸
		bis 2018 (Sofortmassnahme)	2019 – 2022 (kurzfristig)	2023 – 2026 (mittelfristig)	nach 2026 (langfristig)	Daueraufgabe	
1	Allgemeine Massnahmen: Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr					x	K/G
2	Allgemeine Massnahmen: Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs (Mobilitätsmanagement)					x	K/G
3	Allgemeine Massnahme: Signalisation des Veloverkehrs					x	K/G
4	Allgemeine Massnahme: Veloabstellanlagen bei öV-Knotenpunkten und wichtigen öV-Haltestellen vorsehen		x				K/G
5	Altdorf/Flüelen: Erstellung Radverkehrsanlage Giessenstrasse und Bahnhofstrasse Abschnitt ARA – Bahnhof Flüelen		x				K
6	Altdorf: Studie Veloführung Flüelerstrasse Abschnitt Moosbad – Knoten Herrngasse/Birkenstrasse - Studie - Massnahmen	x		x			K
7	Altdorf: Studie Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshut Ost – Seedorferstrasse - Studie - Massnahmen	x		x			K
8	Bürglen/Schatt Dorf: Separate Veloführung Bereich Kreisel Schächen mit Unterführung zur Langmattgasse und Gotthardstrasse Richtung Altdorf (Verbindung zum Bahnhof und Zentrum Altdorf)		x				K
9	Bürglen/Schatt Dorf: neue Verbindung zwischen Altdorf und Schatt Dorf mittels Rad-/Fussweg im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)				x		K/G
10	Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg A2-Zubringer Abschnitt Kreisel Lindenried – Autobahnanschluss (Ausführung AlptTransit Gotthard AG)	x					ATG

⁸ B = Bund, G = Gemeinde, K = Kanton

Nr.	Massnahmen	Realisierungshorizont					Kostenträger
		bis 2018 (Sofortmassnahme)	2019 – 2022 (kurzfristig)	2023 – 2026 (mittelfristig)	nach 2026 (langfristig)	Daueraufgabe	
11	Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt – Ortsbeginn Erstfeld (Ausführung AlptTransit Gotthard AG)	x					ATG
12	Silenen: Veloführung für Schüler auf Trottoir Abschnitt Schützen – Ortsbeginn Amsteg	x					K
13	Amsteg: Kernfahrbahn Gotthardstrasse und weitere Massnahmen innerorts	x					K
14	Schattdorf: Netzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss – Riedstrasse)	x					K
15	Altdorf: Netzergänzung ESP UT	x					K
16	Altdorf: beidseitige Radstreifen Reussacherstrasse		x				K/G
17	Altdorf: Erstellung Rad-/Fussweg Byfangweg Abschnitt Reussacherstrasse – Seedorferstrasse		x				K
18	Altdorf: Erstellung Velo- und Fussgänger-Verbindung Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung – Reussbrücke		x				K
19	Altdorf/Seedorf: Erstellung Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke		x				K
20	Altdorf/Seedorf/Flüelen: Studie Reussdelta - Studie - Massnahmen	x	x				K/ Korporation
21	Erstfeld/Silenen: Studie Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach - Studie - Massnahmen		x	x			
22	Seedorf: rückwärtige Verbindung Schulweg	x					G
23	Altdorf/Attinghausen: Veloführung Abschnitt Halbanschluss - Attinghausen		x				B/K
24	Erstfeld: Erstellung Velo- und Fussgänger-Verbindung Abschnitt Schlossbergstrasse bis Steinbruch		x				K

6.4 Massnahmenblätter

In den Massnahmenblättern werden die einzelnen Massnahmen detaillierter beschrieben. Die Struktur der Blätter wurde dabei an das Agglomerationprogramm angelehnt. Insbesondere die Wirksamkeitskriterien aus der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) übernommen. Diese sind auch dort ausführlich beschrieben. Im Folgenden werden die einzelnen Kriterien aufgelistet:

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	1
Allgemeine Massnahme: Verbesserung der Verkehrssicherheit Veloverkehr				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☒ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☒ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) und Gemeinden Weitere Beteiligte: Je nach Massnahme

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Rahmen der Analyse des Veloverkehrskonzepts wurden diverse Konflikte festgestellt (siehe Mängelkarte Veloverkehrskonzept). Ziel ist es, die Konfliktstellen zu beheben und künftig infrastrukturelle Defizite bereits vor der Realisierung der Verkehrsanlagen zu beheben.
Beschreibung	Überprüfung punktuelle Konflikte und Behebung der vorhandenen Mängel Punktuelle Konfliktstellen welche durch keine anderen Massnahmen im Rahmen des Veloverkehrskonzepts behoben werden, sollen untersucht und mit geeigneten Massnahmen entschärft werden. Sicherheitsaudit bei Projekten gemäss VSS Norm SN 641 722 Das Sicherheitsaudit ist ein Verfahren zur Überprüfung von Projekten für Strassenanlagen hinsichtlich der Anforderungen der Verkehrssicherheit. Wird dieses Verfahren bei Projekten angewandt, können Projektängel frühzeitig aufgedeckt und auch die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs verbessert werden. Die VSS Norm SN 641 722 (2013) empfiehlt dieses Verfahren für alle Projekte von Strassenverkehrsanlagen. Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen Durch die Einführung von verkehrsberuhigten Strassen kann die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs erwiesenermassen verbessert werden. Tempo-30- und Begegnungszonen sind deshalb wichtig zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Da auf einer Hauptstrasse gemäss der SSV Tempo-30-Zonen nur ausnahmsweise und Begegnungszonen nicht zulässig sind, beschränkt sich die Einführung solcher Zonen primär auf die Nebenstrassen, für welche meistens die Gemeinden zuständig sind. Das Aft setzt sich bei den Gemeinden aktiv für die Einführung verkehrsberuhigter Zonen ein.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Behebung allgemeiner Konflikte Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Nachfrageseitige Massnahme WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume WK3: Erhöhung der subjektiven Sicherheit / Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzungskonzept erstellen (bis Ende 2017) - schrittweise Umsetzung (ab 2018)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Daueraufgabe	x.x Mio.
2	-	Gemeinden	<i>Daueraufgabe</i>	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	2
Allgemeine Massnahme: Attraktivitätssteigerung/Förderung des Veloverkehrs (Mobilitätskonzept)				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☐ Infrastruktur ☒ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☒ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) und Gemeinden Weitere Beteiligte: Je nach Massnahme

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Neben den Verbesserungen, die sich durch die Einzelmassnahmen ergeben, sind gezielte Fördermassnahmen vorzusehen, um die Attraktivität des Veloverkehrs zu steigern. Ziel ist es, mit Hilfe des Mobilitätsmanagements eine Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zu erreichen.
Beschreibung	Unter Mobilitätsmanagement (MM) werden ein verkehrsmittelübergreifendes Handlungskonzept und Massnahmen mit Dienstleistungscharakter gegenüber den Verkehrsteilnehmenden verstanden, die zum Ziel haben, deren Mobilitätsverhalten zu beeinflussen bzw. nachhaltiger zu gestalten. Im Mittelpunkt stehen zielgruppen- und wegzweckspezifische Angebote, welche auf die Verkehrsmittelwahl vor Antritt der Fahrt einwirken sollen. Durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement kann eine Umlagerung vom MIV auf den Umweltverbund und somit auch auf den Veloverkehr erreicht werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Steigerung der Attraktivität des Veloverkehrs und Förderung des Umweltverbundes Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Nachfrageseitige Massnahme WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	Abbildung 20: Mobilitätsmanagement im Vergleich zum Verkehrssystemmanagement, Quelle: Handbuch Forschungsprojekte, MOMENTUM und MOSAIC

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Mobilitätskonzept erstellen (bis Ende 2018) - schrittweise Umsetzung (ab 2019)
Bezug zur Richtplanung	

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Daueraufgabe	x.x Mio.
2	-	Gemeinden	Daueraufgabe	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	3
Allgemeine Massnahme: Signalisation für den Veloverkehr				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☐ Infrastruktur ☒ keine Infrastruktur ☒ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☒ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Kanton Uri (AFT) und Gemeinden Weitere Beteiligte: Je nach Massnahme

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Rahmen der Analyse wurde festgestellt, dass die Velorouten bzw. wichtige kantonale oder regionale Ziele zum Teil ungenügend signalisiert sind. Hinzu kommt, dass bei der Signalisation der Veloinfrastrukturen eine nicht einheitliche Handhabung besteht.
Beschreibung	Umsetzung einheitliche Handhabung von Signalisationen In einem ersten Schritt soll eine systematische Erhebung des Ist-Zustandes (heutige Signalisation der Fuss- und Veloinfrastruktur) als Grundlage erstellt werden. Im zweiten Schritt wird darauf aufbauend eine korrekte und an die konkrete Situation angepasste Beschilderung umgesetzt. Signalisation der wichtigsten regionalen Ziele und Routen Insbesondere für den ortsunkundigen Veloverkehr ist eine spezielle Signalisation sinnvoll. Deshalb soll ein Konzept erstellt werden, in dem sämtliche touristischen und nicht touristischen Signale für den Veloverkehr erklärt und koordiniert angebracht werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Attraktivität und Durchlässigkeit des Velonetzes Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- systematische Erhebung des Ist-Zustandes und Konzept (bis Ende 2018) - Umsetzung korrekte Signalisation (ab 2019)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Daueraufgabe	x.x Mio.
2	-	Gemeinden	<i>Daueraufgabe</i>	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	4
Allgemeine Massnahme: Veloabstellanlagen bei öV-Knotenpunkten und öV-Haltestellen vorsehen				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☒ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Kanton Uri (AFT) und gemeinden Weitere Beteiligte: AöV, SBB, Gemeinden

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die heutigen Veloabstellanlagen bei den bedeutendsten öV-Knotenpunkten und öV-Haltestellen (siehe Mängelkarte Veloverkehr) sind teilweise unbefriedigend und vermögen eine Zunahme des Veloverkehrs nicht aufzunehmen. Zudem sind bei einigen bedeutenden öV-Haltestellen keine Veloabstellanlagen vorhanden. Mit der Anordnung adäquater Veloabstellanlagen soll die Attraktivität des Veloverkehrs verbessert, die multimodale Mobilität gefördert und die Attraktivität des Umweltverbunds gesteigert werden.
Beschreibung	Unter Federführung des Kantons sind die Veloabstellanlagen an den bedeutendsten öV-Knotenpunkten und öV-Haltestellen (siehe Mängelkarte Veloverkehr) zu verbessern. Dabei gilt es zu beachten, dass sich die öV-Haltestellen künftig verändern werden. Als Grundlage dient das neue Handbuch „Veloparkierung“ des Bundesamtes für Strassen (ASTRA).
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Anzahl und Qualität der Veloabstellanlagen Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Verbesserung der Intermodalität WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	 Abbildung 21: Signal "Veloparkierung"
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	- Umsetzung Buserschliessung ESP Urner Talboden - Umsetzung Kantonsbahnhof Altdorf - Umsetzung rGVK öV

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Schrittweise Umsetzung (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Verbesserung der Velo- und Fusswegverbindung beim Bahnhof Altdorf (Fussgängerunterführung, Veloabstellanlagen, Veloverbindungen durch Unterführung) und beim Bahnhof Göschenen.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
2	-	Gemeinde Altdorf	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	5
Altdorf/Flüelen: Erstellung Radverkehrsanlage Giessenstrasse und Bahnhofstrasse Abschnitt ARA – Bahnhof Flüelen				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) und Gemeinde Flüelen Weitere Beteiligte: Gemeinde Altdorf

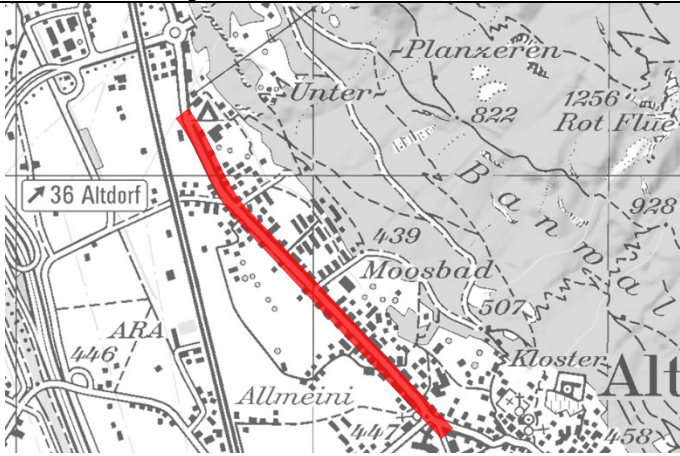
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Giessenstrasse ist zwischen der ARA und der Allmendstrasse nur sehr schmal. Im Bereich zwischen der Allmendstrasse und dem Autobahnanschluss befindet sich ein schmaler Pfad. Das letzte Teilstück entlang der Giessenstrasse zwischen dem Autobahnanschluss und dem Kreisel ist bis kurz nach der Unterführung als Pfad und anschliessend als Trottoir ausgestaltet. Dies führt zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Zudem muss zusätzlich zur Zufahrt zum Weiler Gründli auch der Autobahnanschluss gequert werden. Neben dem kantonalen Wanderweg verlaufen auch die nationalen Velorouten 3 und 4 über diesen Abschnitt der Giessenstrasse. Im Bereich der Bahnhofstrasse ab dem Kreisel bis zum Bahnhof Flüelen wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Da das Industrie- und Gewerbegebiet von Flüelen über die Bahnhofstrasse erschlossen ist, besteht ein erhöhter Anteil an Lastwagenverkehr. Dies stellt, aufgrund der fehlenden Veloinfrastruktur, ein Defizit dar. Hinzu kommt, dass auf der Seeseite des Bahnhofs Flüelen zusätzlich Busse verkehren.
Beschreibung	Die Situation soll verbessert werden. Erstens soll die Querung des Autobahnanschlusses und der Weilerzufahrt sicherer gestaltet werden. Zweitens sollen die Giessenstrasse, der Pfad und das Trottoir zwischen der ARA und dem Kreisel zu einem Rad-/Fussweg erweitert werden. Damit der Veloverkehr vom Lastwagenverkehr separiert geführt werden kann, sollen beidseitig der Bahnhofstrasse Radstreifen markiert werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Realisierung der Massnahmen (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 -2022	- Mio.
2	-	Gemeinde Altdorf	Realisierungszeithorizont 2019 -2022	- Mio.
Gesamtkosten				- Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	6
Altdorf: Studie Veloführung Flüelerstrasse Abschnitt Moosbad – Knoten Herrengasse/Birkenstrasse				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☒ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: ARE, Gemeinde Altdorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Abschnitt der Flüelerstrasse vom Moosbad bis zum Knoten Herrengasse/Birkenstrasse liegt auf einer wichtigen Veloroute, welche Altdorf mit Flüelen verbindet. Auf dem Abschnitt Flüelerstrasse Moosbad bis Ringli stehen dem Veloverkehr Radstreifen zur Verfügung. Im letzten Teilstück bis zum Knoten Herrengasse/Birkenstrasse wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Insbesondere Familien mit Kindern und ungeübte Velofahrer fühlen sich im gesamten Abschnitt sehr unwohl; die subjektive Sicherheit ist aus Sicht dieser Benutzergruppen eher gering. Zudem ist die heutige Führung des Veloverkehrs insbesondere für den Freizeitverkehr unattraktiv (ausgenommen Rennvelofahrer). Mit geeigneten Massnahmen soll die Attraktivität der Veloführung für die Velofahrer gesteigert werden.
Beschreibung	Im Rahmen der Sanierung Flüelerstrasse Abschnitt Kreisel – Moosbad wurde für den Velofahrer ein Rad-/Fussweg geschaffen. Es soll im Rahmen einer Studie geprüft werden, ob die bestehenden Veloführung auf den Radstreifen und im Mischverkehr beibehalten oder ob der bestehende Rad-/Fussweg bis zum Knoten Herrengasse/Birkenstrasse verlängert werden soll.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Sanierung Flüelerstrasse

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Erarbeitung eines Variantenvergleichs und Festlegung der Bestvariante (bis 2018) - Realisierung der Bestvariante (2023 - 2026)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Studie: <i>bis 2018</i> Umsetzung: 2023 - 2026	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	7
Altdorf: Studie Veloführung Rynächtstrasse und Kornmattstrasse Abschnitt Wysshus Ost - Seedorferstrasse				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☒ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Kanton Uri (AFT) Weitere Beteiligte: Gemeinde Altdorf

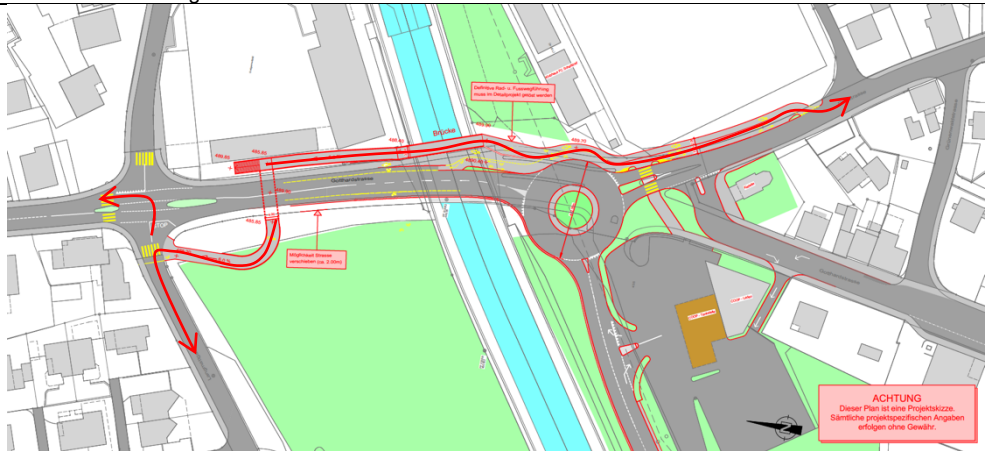
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Rynächt- und die Kornmattstrasse weisen zwischen dem Kreisel Wysshus Ost und der Seedorferstrasse keine Veloinfrastruktur auf und sind aufgrund der Verkehrsbelastung wenig attraktiv für den Veloverkehr. Hinzu kommt, dass sich die bestehende Fahrbahnbreite nur bedingt für eine Führung im Mischverkehr eignet. Durch den geplanten Kantonsbahnhof Altdorf und das geplante Entwicklungsgebiet von Altdorf ist mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf der Rynächt-/Kornmattstrasse zu rechnen. Bei einer Sanierung der Rynächt-/Kornmattstrasse sind die Bedingungen für den Veloverkehr deshalb zu verbessern.
Beschreibung	Es soll im Rahmen einer Studie geprüft werden, ob die bestehenden Veloführung im Mischverkehr beibehalten oder ein neuer Rad-/Fussweg bzw. neue Radstreifen angeordnet werden sollen.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Sanierung Rynächt- und Kornmattstrasse - Kantonsbahnhof Altdorf
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Erarbeitung eines Variantenvergleichs und Festlegung der Bestvariante (bis 2018) - Realisierung der Bestvariante (2023 - 2026)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Studie: bis 2018 Umsetzung: 2023 - 2026	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	8
Bürglen/Schattdorf: Separate Veloführung Bereich Kreisel Schächen mit Unterführung zur Langmattgasse und Gotthardstrasse Richtung Altdorf (Verbindung zum Bahnhof und Zentrum Altdorf)				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) Weitere Beteiligte: Gemeinde Bürglen und Schattdorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Rahmen der West-Ost-Verbindung (WOV) wird bei der Schächenbrücke ein Kreisel realisiert. Da der Kreisel künftig aufgrund der WOV stark belastet ist, soll der Veloverkehr um den Kreisel herum geführt werden. Da eine Schächenquerung beim Schächenwald kurz- bis mittelfristig nicht realisiert werden kann, ist die Veloführung im Bereich des Kreisels Schächen für den Veloverkehr von Schattdorf nach Altdorf und zum Kantonsbahnhof Altdorf von Bedeutung. Ziel ist, eine attraktive und direkte Veloführung anzubieten.
Beschreibung	Geplant ist eine separate Veloführung um den Kreisel Schächen. Mit Hilfe eines Rad-/Fusswegs soll der Veloverkehr vom MIV getrennt werden. Zudem ist eine Unterführung zur Langmattgasse vorgesehen. Dadurch wird eine Verbindung in Richtung Kantonsbahnhof Altdorf und in Richtung Zentrum Altdorf sichergestellt.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	

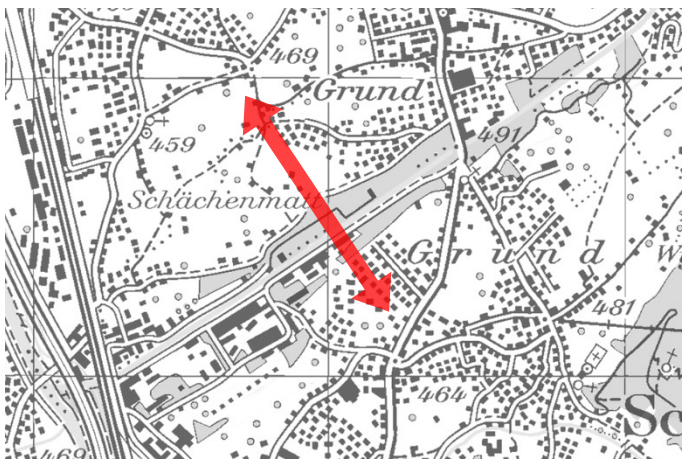
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - FlaMa Gotthardstrasse - WOV
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung mit WOV (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Beschluss 5.3-1 West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtplan Beschluss 5.3-2 Flankierende Massnahmen West-Ost-Strassenverbindung Altdorf – Süd im kantonalen Richtplan Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 -2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	9
Bürglen/Schattdorf: neue Verbindung zwischen Altdorf und Schattdorf mittels Rad-/Fussweg im Gebiet Schächenwald (Schächenquerung)				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☒ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT), Gemeinde Bürglen und Schattdorf Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter, RUAG, Private

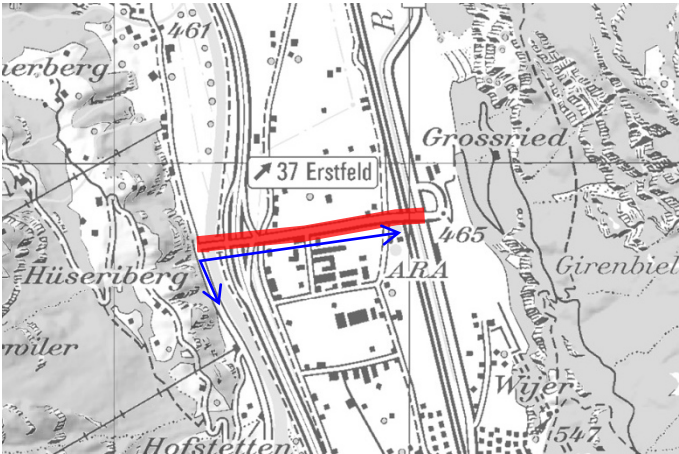
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Veloverkehr benutzt heute primär die Gotthardstrasse als Verbindung zwischen Schattdorf und Altdorf. Aufgrund der Verkehrsbelastung und der grösstenteils fehlenden Veloinfrastruktur ist die Verbindung, besonders für den Freizeitverkehr, wenig attraktiv. Weiter besteht keine direkte Verbindung von Schattdorf zum Kantonsbahnhof Altdorf und der Berufsschule. Der Veloverkehr fährt heute einen Umweg über die Gotthardstrasse und die Langmattgasse. Kurzfristig ist im Rahmen des Veloverkehrskonzepts beabsichtigt, die bestehende Veloführung (Massnahme 8) aufzuwerten. Langfristig soll abseits der Kantonsstrassen eine neue Veloverbindung geschaffen werden.
Beschreibung	Damit vor allem für den Freizeitverkehr die Verbindung zwischen Schattdorf und Altdorf attraktiver gestaltet und eine direkte Veloverbindung zum Kantonsbahnhof Altdorf sowie der Berufsschule angeboten werden kann, soll im Bereich des Schächenwalds eine Veloquerung erstellt werden. Die Realisierung der Netzergänzung ist zurzeit aufgrund der vorhandenen Nutzungsansprüche auf dem RUAG-Areal nicht möglich. Aus diesem Grund soll die Schächenquerung planerisch gesichert und erst langfristig realisiert werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Direktheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Entwicklung RUAG-Areal - WOV
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Berücksichtigung der möglichen Routenführung bei Planung WOV (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Aufwertung der Radwegverbindung zwischen dem Zentrum und dem Bahnhof Altdorf mit den umliegenden Gemeinden - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont nach 2026	x.x Mio.
2	-	Gemeinde Bürglen	Realisierungszeithorizont nach 2026	x.x Mio.
3	-	Gemeinde Schattdorf	Realisierungszeithorizont nach 2026	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	10
Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg A2-Zubringer Abschnitt Kreisel Lindenried - Autobahnanschluss				

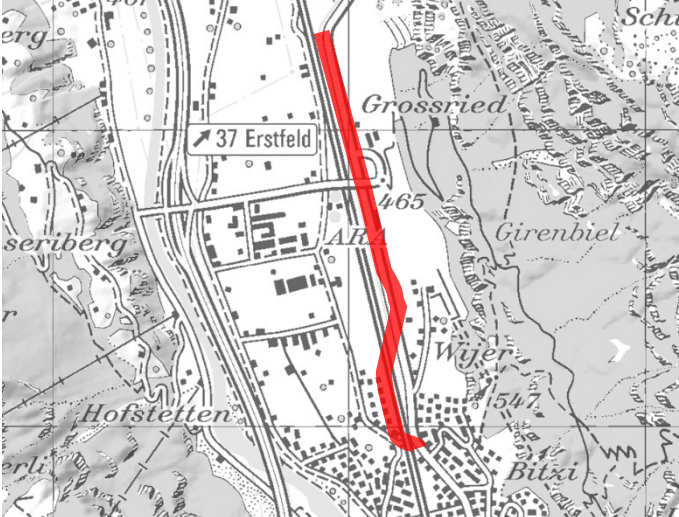
Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: AlpTransit Gotthard AG Weitere Beteiligte: Gemeinde Erstfeld

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Es ist geplant, beim Knoten Lindenried einen Kreisel zu realisieren und das bestehende Viadukt abzubauen. Mit dem Rückbau des Viadukts und dem Neubau des A2-Zubringers soll die Veloverbindung entlang der Reuss besser an die Gotthardstrasse angebunden werden.
Beschreibung	Im Rahmen des Neubaus ist entlang des A2-Zubringers ein Rad-/Fussweg zu realisieren.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Kreisel Lindenried - Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt – Ortsbeginn Erstfeld (Massnahmenblatt 11)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung (bis 2018)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	AlpTransit Gotthard AG	Umsetzung: <i>bis 2018</i>	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	11
Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg Gotthardstrasse Abschnitt Unterführung Rynächt – Ortsbeginn Erstfeld				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: AlpTransit Gotthard AG Weitere Beteiligte: Gemeinde Erstfeld

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Es ist geplant, beim Knoten Lindenried einen Kreisel zu realisieren und das bestehende Viadukt abzubauen. Gleichzeitig mit der Realisierung des Kreisels Lindenried soll der bestehende Rad-/Fussweg zwischen Schattdorf und Erstfeld weitergeführt werden. Dadurch wird der Veloverkehr auf der gesamten Strecke vom MIV separiert.
Beschreibung	Im Rahmen des Neubaus Kreisel Lindenried ist entlang der Gotthardstrasse ein Rad-/Fussweg zu erstellen.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	

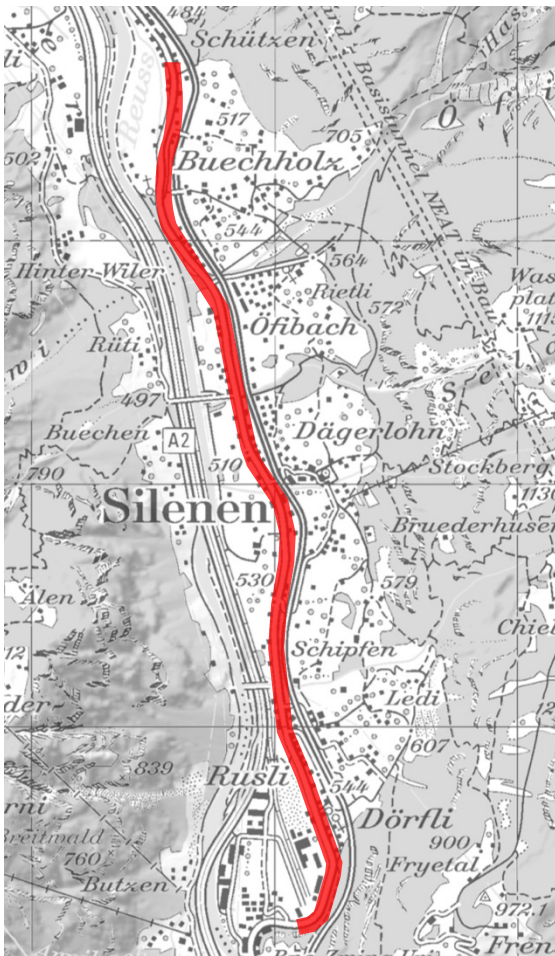
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Kreisel Lindenried - Erstfeld: Erstellung Rad-/Fussweg A2-Zubringer Abschnitt Kreisel Lindenried - Autobahnanschluss (Massnahmenblatt 10)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung (bis 2018)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine
1	-	AlpTransit Gotthard AG	Umsetzung: <i>bis 2018</i>
Gesamtkosten			x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	12
Silenen: Veloführung für Schüler auf Trottoir Abschnitt Schützen - Ortsbeginn Amsteg				

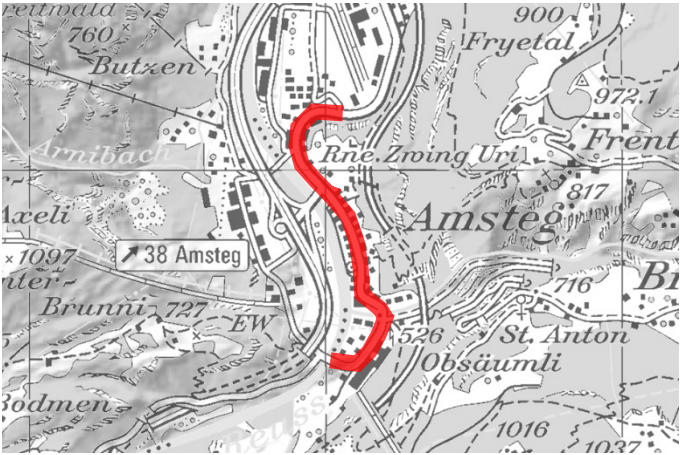
Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Silenen

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Gemeinde Silenen weist in jedem Ortsteil eine Schulanlage auf. Dabei werden unter anderem die Primarklassen für die Schüler aus Silenen und Amsteg zusammengefasst. Das Schulsystem ist so aufgebaut, dass drei Primarklassen in Silenen und drei Primarklassen in Amsteg geführt werden. Im Rahmen einer Studie wurde festgestellt, dass die Veloführung auf der Gotthardstrasse, insbesondere für die Schulkinder, suboptimal ist. Bereits heute benutzen die Schüler das Trottoir auf dem Weg zur Schule. Deshalb soll künftig das Velo auf dem Trottoir gestattet und die Sicherheit auf dem Trottoir verbessert werden.
Beschreibung	Damit eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann, sind im Abschnitt zwischen Öfibach und Ortsbeginn Amsteg Massnahmen auf dem Trottoir vorgesehen. Nebst der Signalisation der Veloführung werden Verbesserungen bei den Sichtweiten der Grundstücksausfahrten vorgenommen und die zu querenden Knoten umgestaltet. Für den Abschnitt Schützen bis Öfibach soll im Rahmen einer Studie geprüft werden, ob die Führung des Veloverkehrs auf dem Trottoir eine zweckmässige Lösung darstellt.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie: Mit verhältnismässigem Aufwand kann die Velosicherheit auf dem Trottoir verbessert werden.
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung				
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmen mit: - Amsteg: Kernfahrbahn Gotthardstrasse und weitere Massnahmen (Massnahmenblatt 13)			
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahmenstudie und Untersuchung Eignung Veloführung auf Trottoir im Abschnitt Schützen bis Öfibach (bis 2018)			
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden.			
Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Umsetzung: bis 2018	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	13
Amsteg: Kernfahrbahn Gotthardstrasse und weitere Massnahmen innerorts				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Silenen

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Rahmen einer Studie wurde festgestellt, dass die Veloführung auf der Gotthardstrasse, insbesondere für die Schulkinder, suboptimal ist. Aus diesem Grund soll die Situation für den Veloverkehr verbessert werden.
Beschreibung	Im Bereich vom Ortsbeginn bis zum Schulhaus soll eine Kernfahrbahn (beidseitiger Radstreifen) angeordnet werden. Im übrigen Innerortsbereich, zwischen dem Schulhaus und dem Ortsende, wurde im Rahmen der Studie festgestellt, dass nur punktuell Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit möglich sind.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmen mit: - Silenen: Veloführung auf Trottoir Abschnitt Öfibach – Ortsbeginn Amsteg (Massnahmenblatt 12)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahmen Studie (bis 2018)

Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden.
-------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Umsetzung: <i>bis 2018</i>	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	14
Schattdorf: Netzergänzung Ried (Abschnitt Stille Reuss - Riedstrasse)				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☐ Infrastruktur ☒ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Schattdorf, Private

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Zwischen der Stillen Reuss und der Riedstrasse besteht aufgrund eines allgemeinen Fahrverbots eine Netzlücke. Ziel ist es, die Netzlücke zu schliessen damit eine direktere Ortsverbindung zwischen Attinghausen und Erstfeld angeboten werden kann.
Beschreibung	Mit Hilfe von Gesprächen soll mit dem betroffenen Grundeigentümer eine Übereinkunft gefunden werden. Denkbar ist, dass anstelle eines allgemeinen Fahrverbots lediglich ein Teilfahrverbot (für Motorfahrzeuge) angeordnet wird.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	-

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Übereinkunft mit Grundeigentümer (bis 2018)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen			
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine
1	-	Kanton Uri	Umsetzung: <i>bis 2018</i>
Gesamtkosten			x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	15
Altdorf: Netzergänzung ESP UT				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter und Gemeinde Altdorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Als Fortsetzung des bestehenden Rad-/Fusswegs entlang der Industriestrasse soll im Gebiet ESP UT eine neue Veloverbindung geschaffen werden, welche eine direktere Verbindung von Attinghausen zum Kantonsbahnhof Altdorf sicherstellt.
Beschreibung	Der Veloverkehr kann dabei im Mischverkehr oder auch getrennt vom MIV geführt werden. Dies hängt von den angestrebten Geschwindigkeiten des MIV ab. Diese Massnahme ist mit der Sanierung der Reussacherstrasse zu koordinieren.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Bessere Anbindung der Gemeinde Attinghausen an den Bahnhof Altdorf Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Verbesserung der Intermodalität WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Umsetzung Kantonsbahnhof Altdorf - Umsetzung ESP UT - Altdorf: beidseitige Radstreifen Reussacherstrasse (Massnahmenblatt 16)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Im Rahmen der Planung des Entwicklungsgebietes ist diese Massnahme zu berücksichtigen (2019 – 2022)

Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden. In der Gemeinde Altdorf im Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen und Arbeiten.
-------------------------------	--

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Umsetzung: bis 2018	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	16
Altdorf: beidseitiger Radstreifen Reussacherstrasse				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) und Gemeinde Altdorf Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Der Veloverkehr wird auf der Reussacherstrasse im Mischverkehr geführt. Die bestehende Fahrbahnbreite eignet sich nur bedingt für eine Mischverkehrsführung. Durch den geplanten Kantonsbahnhof Altdorf und das geplante Entwicklungsgebiet von Altdorf ist mit einer Zunahme des Verkehrs auf der Reussacherstrasse zu rechnen. Aus diesem Grund sind die Bedingungen für den Veloverkehr auf der Reussacherstrasse zu verbessern.
Beschreibung	Im Rahmen des geplanten Kantonsbahnhof Altdorf und der Sanierung der Reussacherstrasse soll ein beidseitiger Radstreifen auf der Reussacherstrasse erstellt werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Verbesserung der Intermodalität WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit - Sanierung Reussacherstrasse - Kantonsbahnhof Altdorf - Altdorf: Netzergänzung ESP UT (Massnahmenblatt 15)

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden. In der Gemeinde Altdorf im Zusammenhang mit den Entwicklungsschwerpunkten Wohnen und Arbeiten.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
2	-	Gemeinde Altdorf	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	17
Altdorf: Erstellung Rad-/Fussweg Byfangweg Abschnitt Reussacherstrasse – Seedorferstrasse				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter, Gemeinde Altdorf und Private

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Das künftige Entwicklungsgebiet Altdorf und der Kantonsbahnhof Altdorf sind über den bestehenden Byfangweg an die Seedorferstrasse angebunden. Auf dem Byfangweg besteht heute lediglich ein schmaler Pfad. Ziel ist es, abseits der Kantonsstrasse eine attraktive und direkte Verbindung von Seedorf zum Kantonsbahnhof Altdorf sicherzustellen.
Beschreibung	Der bestehende Pfad soll zu einem Rad-/Fussweg erweitert werden. Auch soll im Rahmen der Massnahme dem Anschlussknoten an die Seedorferstrasse besondere Beachtung geschenkt werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Bessere Anbindung der Seedorferstrasse an den Bahnhof Altdorf sowie Konflikt zwischen Fuss- und Veloverkehr vermeiden Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr / Verbesserung der Intermodalität WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Kantonsbahnhof Altdorf - Altdorf: Erstellung Velo- und Fussgänger Verbindung Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung – Reussbrücke (Massnahmenblatt 18)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	18
Altdorf: Erstellung Velo- und Fussgänger Verbindung Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung - Reussbrücke				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Kanton Uri (AFT) Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter, Gemeinde Altdorf und Seedorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Seedorferstrasse zwischen Seedorf und der Bahnunterführung ist aufgrund ihrer Verkehrsbelastung und Fahrbahnbreite nur bedingt geeignet, um den Veloverkehr im Mischverkehr zu führen. Ab der Giessenstrasse verlaufen in Richtung Altdorf zudem die nationalen Velorouten 3 und 4 auf der Seedorferstrasse. Die Bedingungen auf der Seedorferstrasse sind für den Veloverkehr im Abschnitt zwischen der Reussbrücke und der Bahnunterführung zu verbessern.
Beschreibung	Als Sofortmassnahme soll geprüft werden, ob die Situation für den Veloverkehr durch die Verbesserung der ungenügenden Sichtweiten bei den Grundstücksausfahrten und mit einer Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit verbessert werden kann. Kurzfristig ist zu untersuchen, ob entlang der Seedorferstrasse ein beidseitiger Radstreifen oder ein kombinierter Rad-/Fussweg realisiert werden kann.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Sanierung Seedorferstrasse zwischen Seedorf und der Spitalstrasse

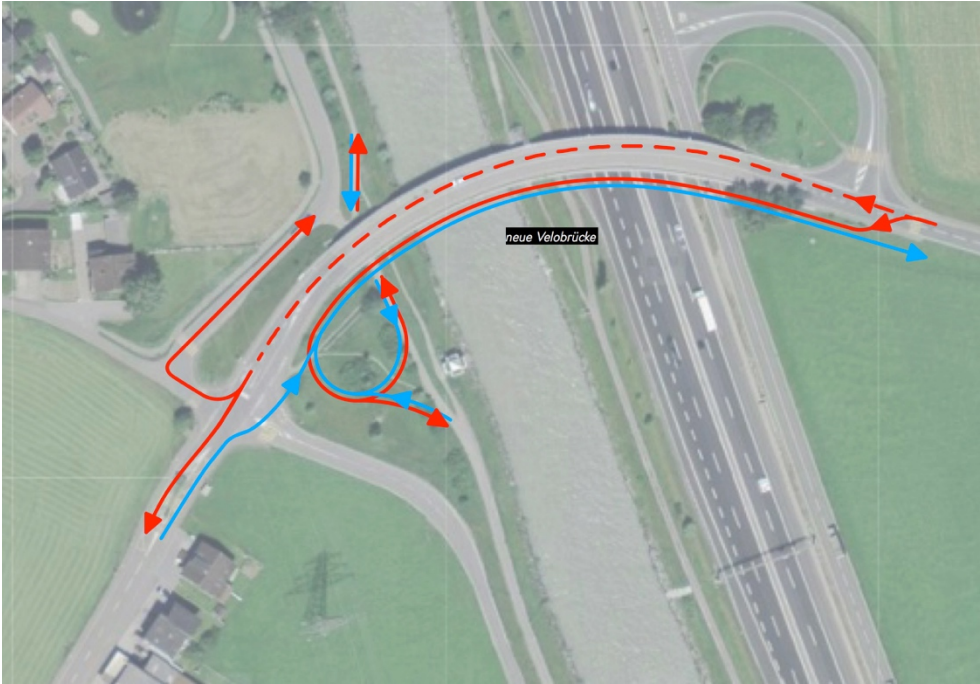
	- Altdorf: Erstellung Rad-/Fussweg Byfangweg Abschnitt Reussacherstrasse – Seedorferstrasse (Massnahmenblatt 17) - Altdorf/Seedorf: Erstellung Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke (Massnahmenblatt 19)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Bestehende Situation verbessern (Sofortmassnahme) - Massnahme umsetzen (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	19
Altdorf/Seedorf: Erstellung Velo- und Fussgängerbrücke Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) Weitere Beteiligte: Gemeinde Altdorf und Seedorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Seedorferstrasse im Bereich der Brücke ist aufgrund ihrer Verkehrsbelastung, der Steigung und der Fahrbahnbreite nur bedingt geeignet, um den Veloverkehr im Mischverkehr zu führen. Deshalb soll im Bereich der Brücke die Situation für den Veloverkehr verbessert werden.
Beschreibung	Da eine Erweiterung der Fahrbahn auf der Brücke kaum möglich ist, soll eine zusätzliche Fuss- und Velobrücke an die bestehende Brücke angehängt werden. Zudem ist auf Seite der Fuss- und Velobrücke das Trottoir aufzuheben und in Richtung Seedorf ein Radstreifen zu markieren. Durch die Massnahmen kann in beide Richtungen eine Veloinfrastruktur angeboten werden. Der Veloverkehr vom Reussdamm kann direkt über eine Rampe auf die neue Fuss- und Velobrücke fahren. Für den Veloverkehr von Seedorf kommend wird beim Knoten Dorfstrasse/Reussstrasse eine Auffahrmöglichkeit angeboten. Mit dem Radstreifen wird die Verbindung nach Seedorf und zum See, ohne das Queren der Seedorferstrasse, gewährleistet.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Verbesserung Sicherheit und Attraktivität der Veloführung Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmen mit: Altdorf: Erstellung Rad-/Fussweg Seedorferstrasse Abschnitt Bahnunterführung – Reussbrücke (Massnahmenblatt 17)
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	20
Altdorf/Seedorf/Flüelen: Studie Reussdelta				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Kanton Uri (AfT) und Korporation Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter, Gemeinde Flüelen, Altdorf und Seedorf

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Das Reussdelta ist ein bedeutendes Naherholungsgebiet im Kanton Uri. Zudem umfasst das Reussdelta diverse Wegverbindungen zwischen den Gemeinden Seedorf und Flüelen. Aufgrund der teilweise zu schmalen Wegverbindungen kommt es zu Konflikten zwischen dem Fuss- und Veloverkehr. Ziel ist es, die Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr zu beheben und das Reussdelta für den Veloverkehr attraktiver zu machen.
Beschreibung	Im Rahmen der Studie soll ein Konzept über das gesamte Reussdelta erstellt werden. Dabei ist aufzuzeigen, welche Wegverbindungen ausgebaut werden sollen, damit Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr entschärft werden können. Weiter sind im Rahmen der Studie mögliche Standorte für Veloabstellplätze zu thematisieren.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: Gemeinden besser vernetzen und Naherholungsgebiet aufwerten Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	

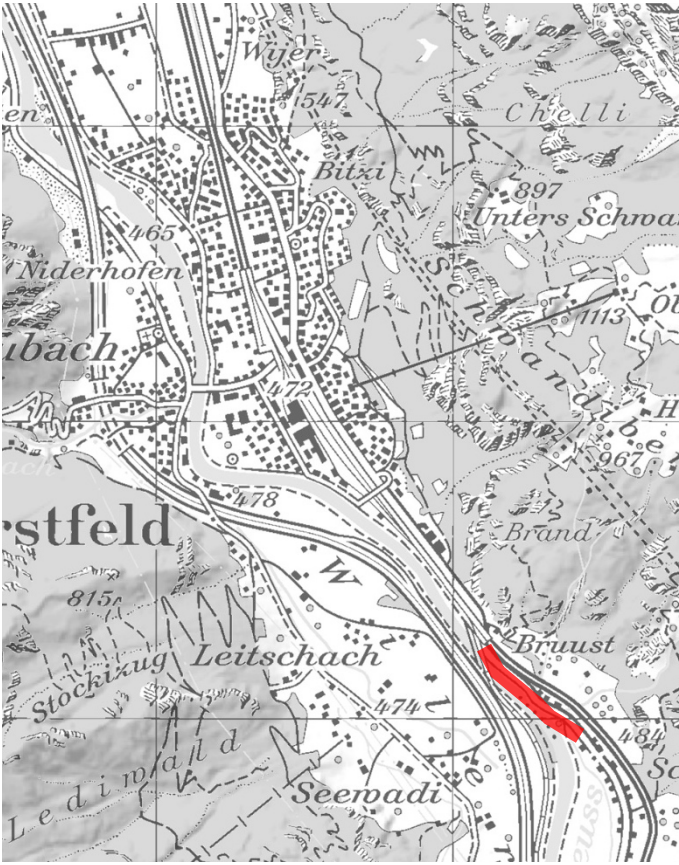
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Konzept erstellen (bis 2018) - Massnahmen umsetzen (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet. Abstimmungsanweisungen 5.6-1 Rad- und Fusswegnetz im kantonalen Richtplan: - Optimale Vernetzung des Langsamverkehrs in den Gemeinden.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Kanton Uri	Vorbereitung: <i>bis 2018</i> Umsetzung: <i>2019 - 2022</i>	x.x Mio.
2	-	Korporation	[Jahr]	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	21
Erstfeld/Silenen: Studie Veloführung Gotthardstrasse Abschnitt Steinbruch – Plattentalbach				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☒ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Erstfeld und Silenen

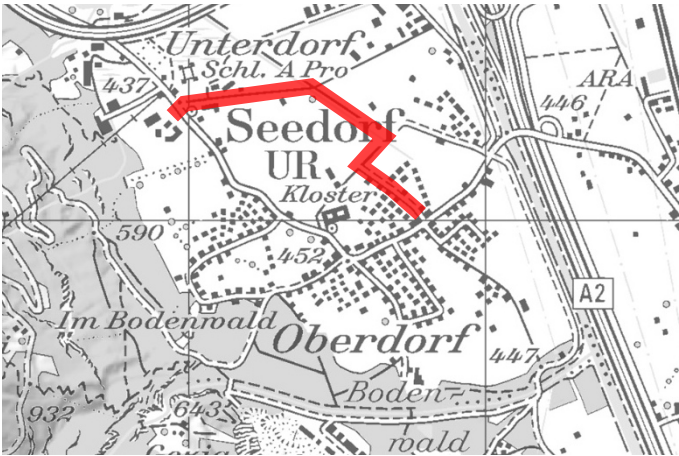
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Im Bereich zwischen der Unterführung Steinbruch und dem Plattentalbach wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. Aufgrund des grossen Geschwindigkeitsunterschieds zwischen dem Veloverkehr und MIV stellt dies ein Problem dar. Hinzu kommt, dass der Veloverkehr in Fahrtrichtung Nord die Gotthardstrasse queren muss, wenn er auf dem Dammweg weiterfahren möchte. Da die Situation bei der Unterführung unübersichtlich ist, stellt dies ein Defizit dar. Im betroffenen Abschnitt besteht entlang der Gotthardstrasse ein Trottoir bzw. Pfad, dieser ist jedoch zu schmal um den Veloverkehr aufzunehmen. Die Bedingungen sind für den Veloverkehr im Abschnitt zwischen der Unterführung Steinbruch und dem Plattentalbach zu verbessern, dabei sollen auch alternative Massnahmen geprüft werden.
Beschreibung	Im Rahmen einer Studie soll geprüft werden, wie die Situation für den Veloverkehr verbessert werden kann. Dabei ist zu untersuchen, ob das bestehende Trottoir und der Pfad zu einem Rad-/Fussweg ausgebaut werden können.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: - Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung

Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Massnahme 24
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Studie erstellen (2019 – 2022) - Massnahmen realisieren (2023 – 2026)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	xy	Kanton Uri	Vorbereitung: 2019 - 2022 Umsetzung: 2023 - 2026	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	22
Seedorf: rückwärtige Verbindung Schulweg				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☒ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☐ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AfT) Kostenträger: Gemeinde Seedorf Weitere Beteiligte: Private

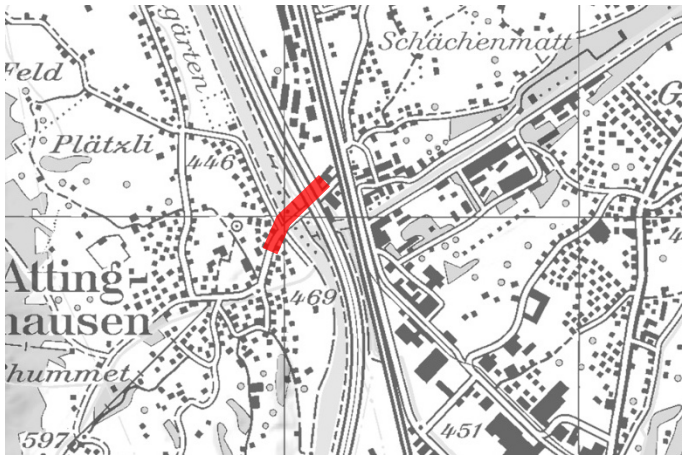
Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Beim Schulhaus Seedorf handelt es sich um eine Kreisschule. Der grösste Teil der Schulkinder fährt über die Dorfstrasse zur Schule. Nebst den Schulkindern aus Seedorf werden auch Schüler aus Attinghausen unterrichtet. Die Schüler aus Attinghausen nutzen die Obere Feldgasse oder die Untere Feldgasse als Verbindung zur Dorfstrasse und fahren das letzte Teilstück auf der Kantonsstrasse zur Schule. Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Dorfstrasse wird der Veloverkehr berücksichtigt. Zudem soll für die Schüler aus Seedorf und Attinghausen eine alternative Route abseits der Dorfstrasse angeboten werden.
Beschreibung	Die Wydenmatt ist eine Strasse im privatem Eigentum und weist ein allgemeines Fahrverbot auf. Das bestehende Fahrverbot soll im Rahmen der neuen Veloverbindung angepasst werden. Dadurch kann eine neue rückwärtige Veloverbindung über die Wydenmatt, den Klosterweg und die A Pro-Strasse sichergestellt werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: - Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	

Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Abklärungen/Vereinbarungen mit Grundeigentümern (Sofortmassnahme)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Gemeinde Seedorf	Realisierungszeithorizont bis 2018	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	23
Altdorf/Attinghausen: Veloführung Abschnitt Halbanschluss - Attinghausen				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (Aft) Kostenträger: Bund und Kanton Uri (Aft) Weitere Beteiligte: Gemeinde Attinghausen

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Entlang der Attinghauserstrasse besteht zurzeit nur teilweise eine Veloinfrastruktur. Mit dem Bau des Halbanchlusses wird der MIV zunehmen. Damit die Situation für den Veloverkehr verbessert werden kann, soll im Bereich des Halbanchlusses eine separate Veloführung angeboten werden.
Beschreibung	Geplant ist eine separate Veloführung im Bereich des Halbanchlusses. Mit Hilfe eines Rad-/Fusswegs soll der Veloverkehr vom MIV getrennt geführt werden. Zudem ist über die Reuss eine neue Fussgänger- und Velobrücke zu erstellen. Dadurch wird eine direkte und sichere Verbindung zwischen dem Kantonsbahnhof Altdorf und Attinghausen sichergestellt.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: - Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Bau Halbanchluss

Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Bund	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
2	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

Umsetzung Veloverkehrskonzept (VVK)	Priorität	-	Nr. VVK	24
Erstfeld: Erstellung Velo- und Fussgänger Verbindung Abschnitt Schlossbergstrasse bis Steinbruch				

Handlungsfeld	☒ Verkehr ☐ ÖV ☐ MIV ☒ LIV ☐ GV ☒ Infrastruktur ☐ keine Infrastruktur ☐ Massnahmenpaket	☐ Siedlung	☐ Landschaft / Natur
Realisierungshorizont	☐ bis 2018 (Sofortmassnahme) ☒ 2019 – 2022 (kurzfristig) ☐ 2023 – 2026 (mittelfristig) ☐ nach 2026 (langfristig) ☐ Daueraufgabe	Verantwortung	Massnahmenträger: Kanton Uri (AFT) Kostenträger: Bund und Kanton Uri (AFT) Weitere Beteiligte: Kantonale Ämter, Gemeinde Erstfeld

Allgemeine Beschreibung	
Ausgangslage / Problem / Ziele	Die Bahnunterführung auf der Kantonsstrasse im Bereich Steinbruch ist suboptimal für den Veloverkehr. Die Unterführung kann baulich nicht angepasst werden. Deshalb soll eine alternative Route für den Veloverkehr zwischen Erstfeld und Silenen angeboten werden.
Beschreibung	Geplant ist die Befestigung und teilweise Verbreiterung des bestehenden Wuhwegs entlang der Jagdmattkapelle bis zum Steinbruch. Dadurch soll eine attraktivere und sichere Veloverbindung entlang der Reuss ermöglicht werden.
Zweckmässigkeit	Handlungsbedarf Analyse: - Zukunftsbild: Teilstrategie:
Wirkung/Nutzen	WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr WK2: keine Wirkung WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit WK4: keine Wirkung
Kartographische Darstellung	
Abhängigkeiten und Koordinationsbedarf	Abstimmung mit: - Massnahme 21

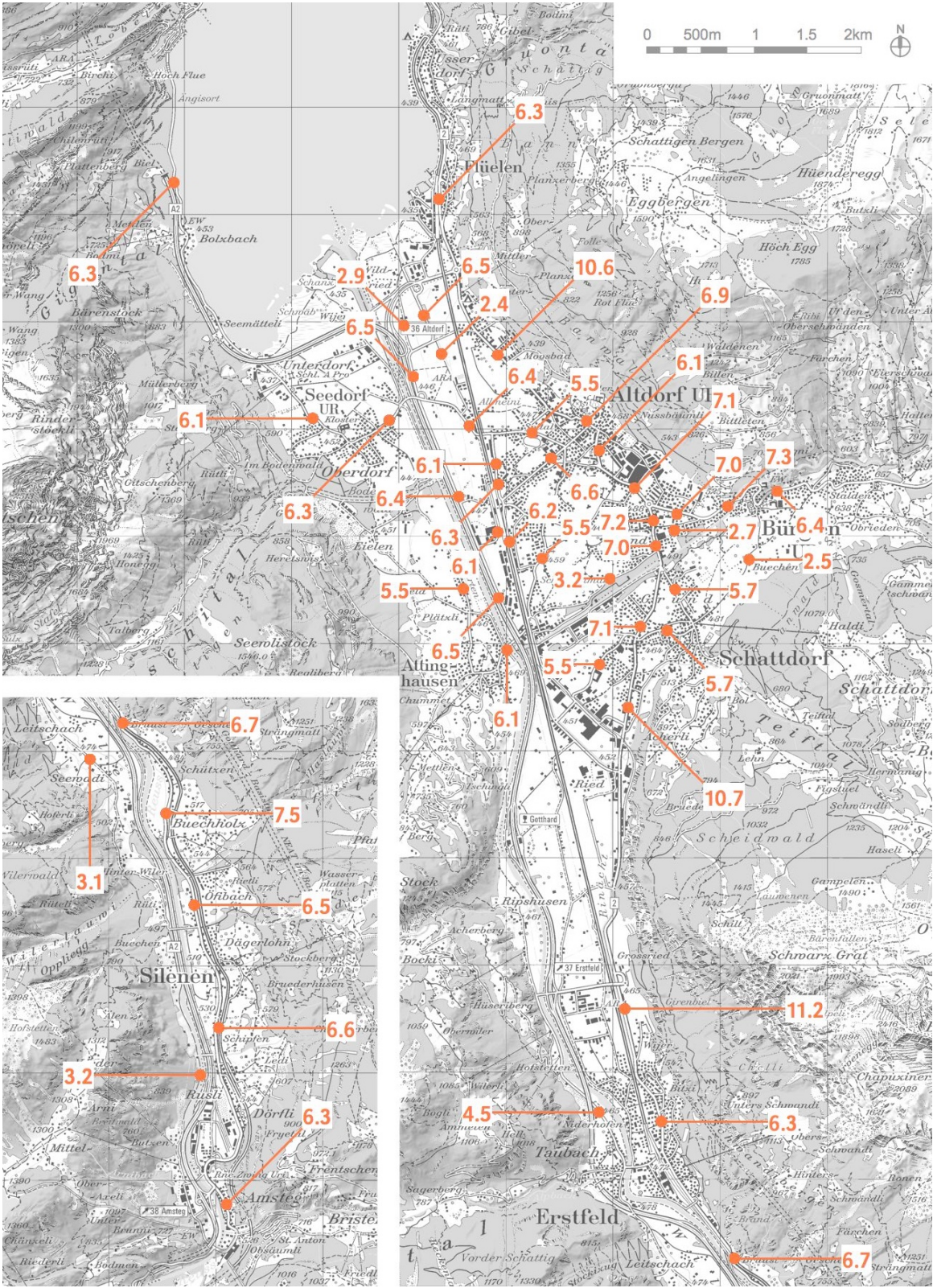
Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine	- Umsetzung Massnahme (2019 – 2022)
Bezug zur Richtplanung	Richtungsweisende Festlegung 5.6 im kantonalen Richtplan: - Das Wegnetz des Langsamverkehrs wird sicher und attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen				
Titel und Beschreibung		Zuständigkeit	Meilensteine	Kosten
1	-	Bund	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
2	-	Kanton Uri	Realisierungszeithorizont 2019 - 2022	x.x Mio.
Gesamtkosten				x.x Mio.

7 Anhang

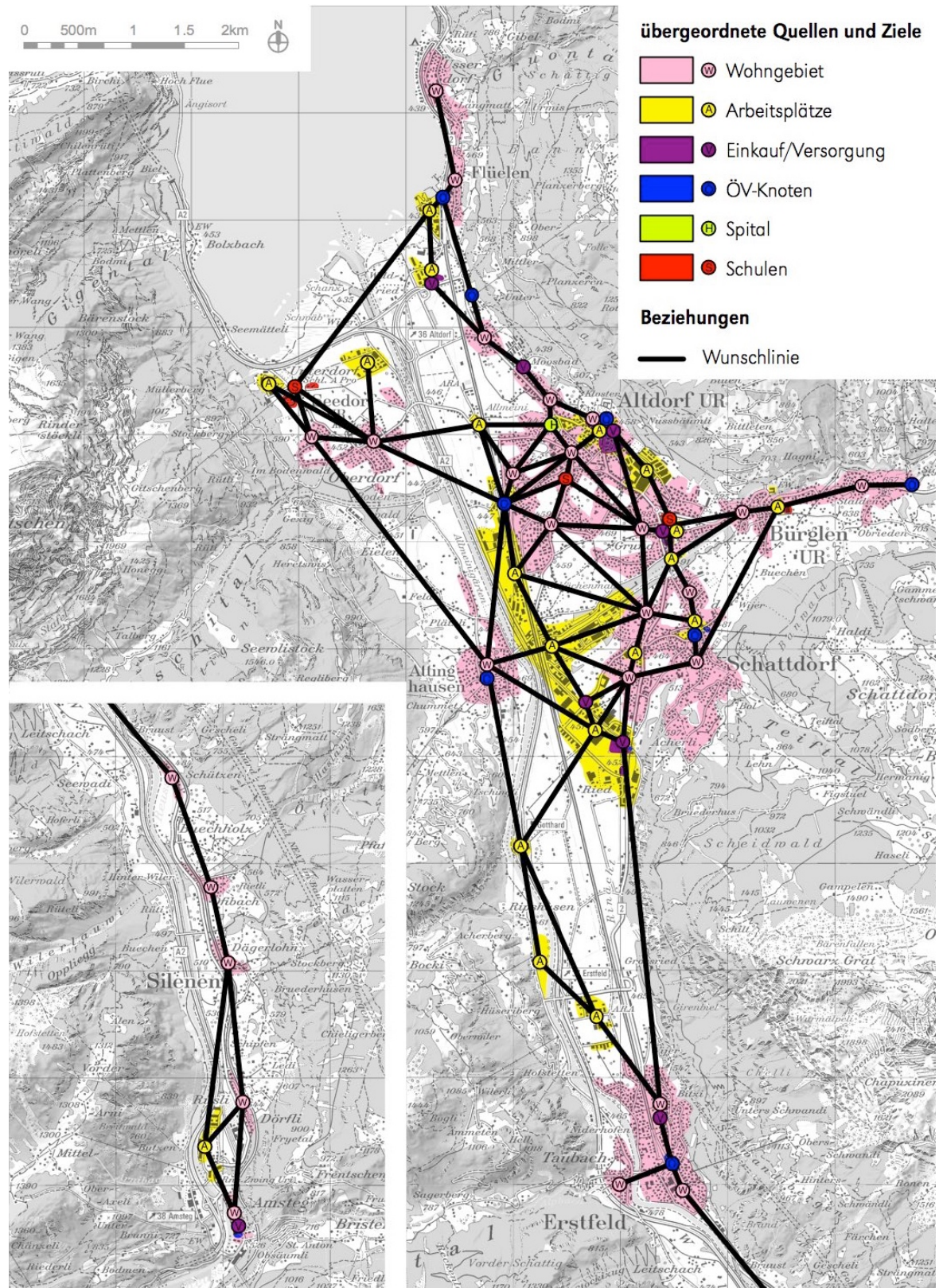
A	Fahrbahnbreiten der bestehenden Strassen	87
B	Wunschlinien Veloverkehr, Arbeit/Versorgung/Schule	88
C	Wunschlinien Veloverkehr, Freizeit	89

A Fahrbahnbreiten der bestehenden Strassen



Angabe in Meter, Grundlage Katasterplan

B Wunschlinien Veloverkehr, Arbeit/Versorgung/Schule



C Wunschlinien Veloverkehr, Freizeit

