Bericht und Antrag
des Regierungsrats
an den Landrat

_____

31. März 2020

Nr. 2020-204 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Verpflichtungskredit Umsetzung Radwegkonzept

I. *Zusammenfassung*

Der Kanton Uri hat sich das Ziel gesetzt, den Veloverkehr zu fördern. Gerade im Urner Talboden, wo die Wege kurz sind und die Topografie flach ist, macht es Sinn, das Velo als Verkehrsmittel zu stärken. In Uri wurden in den vergangenen Jahren einzelne Abschnitte als Radwege gestaltet, etwa die Strecke im Rynächt zwischen Schattdorf und Erstfeld. Trotzdem hat der Kanton Uri beim Bau von Radwegen grossen Nachholbedarf - heute fehlen entlang der Kantonsstrassen vielerorts gute Ortsverbindungen für die Velofahrenden. Mit dem vorliegenden Kredit soll dieses Defizit im Strassenverkehr wirksam behoben werden.

Von attraktiven Radwegen profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Der Verkehr wird entflochten und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigt. Wichtig ist der positive Effekt auf die Umwelt, da keine Abgase und kein Lärm entstehen. Schliesslich entspricht der Ausbau der Radwege einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung - gerade heute, wo die Nutzung der E-Bikes stetig zunimmt und immer mehr zur Alternative zum Auto wird. In der Bevölkerung steigt der Wunsch nach sicheren Veloverbindungen. Dies hat die Volksabstimmung zum Bundesbeschluss über die Velowege («Velo-Initiative») gezeigt, dem die Urner Stimmbevölkerung 2018 deutlich zugestimmt hat.

Seit Jahren wächst die Mobilität ungebremst. Indizien für die steigende Mobilität sind u. a. die aktuellen Verkehrszahlen, die vom Amt für Tiefbau sowie vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) erhoben werden. Die Zahl der Autos auf den Urner Strassen nimmt seit Jahren zu. Damit verbunden sind diverse negative Einflüsse wie Luft- und Lärmbelastung, Unfallgefahr oder Übernutzung der Verkehrsinfrastruktur.

Um den Veloverkehr zu fördern, braucht es attraktive und sichere Radwege. Eine vorausschauende Planung der Radwege sowie deren konsequente Umsetzung sind für den Kanton Uri wichtig. Die kantonalen Radrouten wurden im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) festgelegt. Die rGVK setzen die Vorgaben aus dem Richtplan um und organisieren die Verkehrsströme im Kanton Uri teilweise neu. Die Siedlungsgebiete im Kanton Uri sollen nun auch mit dem Langsamverkehr sinnvoll mit den Industriegebieten und Naherholungszonen vernetzt werden. Die Radwege stellen haupt-

sächlich die Verbindung zwischen den Gemeinden sicher und sind als Veloverbindungen von kantonaler Bedeutung zu verstehen.

Mit dem neuen Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) des Kantons Uri, das seit 1. Januar 2014 in Kraft ist, wurde die Baudirektion beauftragt, einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Radwege im Kanton zu erstellen. Mit Regierungsratsbeschluss vom 19. Dezember 2017 (Nr. 2017-713 R-150-13) genehmigte der Regierungsrat die Kontierung. Die weitere Planung ist als gebundene Ausgabe der jährlichen Budgetierung unterstellt.

Heute bestehen sechs kantonale Radwege mit einer Länge von 6,7 km. Die neu geplanten Radwege umfassen 19 Strecken mit einer Gesamtlänge von 9,1 km, vornehmlich im dicht besiedelten Urner Talboden. Prioritär will der Regierungsrat als Erstes die Radwege Altdorf-Seedorf, Attinghausen Reussbrücke und Attinghausen-Schattdorf umsetzen.

Die vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des Radwegnetzes in Uri gehen von einem Investitionsbedarf von gesamthaft 25,6 Mio. Franken aus. Die Projekte im Radwegkonzept lassen sich finanzpolitisch in zwei Kategorien aufteilen, nämlich in gebundene und neue Ausgaben. Letzteres betrifft namentlich neue Radwege bzw. Radwegabschnitte, die eigenständig sind und nicht als Bestandteil einer bestehenden Strasse bzw. eines Strassenprojekts ausgeführt werden. Nach Artikel 24 Buchstabe c der Verfassung des Kantons Uri (RB 1.1101) unterliegen neue Ausgaben von mehr als einer Mio. Franken der obligatorischen Volksabstimmung des Kantons. Mit Bericht und Antrag vom 3. Dezember 2019 gelangte der Regierungsrat an den Landrat und zeigte ihm im Sinne der Transparenz das gesamte Massnahmenpaket auf; er beantragte einen Verpflichtungskredit über 14,4 Mio. Franken (gebundene Ausgaben), gekoppelt an eine Volksabstimmung über 11,2 Mio. Franken (neue Ausgaben). Die landrätliche Baukommission, unterstützt von der landrätlichen Finanzkommission, wünschte eine Priorisierung der Radwege und damit sinngemäss eine Aufteilung in mehrere Tranchen. Verpflichtungskredit und Volksabstimmung sollten auf die erste Tranche (Realisierung der drei priorisierten Radwege) begrenzt werden. Am 29. Januar 2020 beschloss der Landrat, das Geschäft abzutraktandieren und auf eine nächste Session zu verschieben.

Im nun vorliegenden Antrag werden neben dem Konzept an sich nur die aktuell anstehenden Elemente und ihre Finanzierung behandelt. Das Urner Stimmvolk erhält die Möglichkeit, über neue Ausgaben in Höhe von 7,7 Mio. Franken zu befinden. Mit einem Ja werden weitere Investitionen in den Langsamverkehr im Umfang von 8,0 Mio. Franken ausgelöst. Denn der Landrat hat in Abhängigkeit zu den neuen Ausgaben den Kredit für die weiteren Umsetzungsmassnahmen (Ausbau von bestehenden Radwegen) von 8,0 Mio. Franken zu beschliessen (gebundene Ausgaben).

Der Kanton muss die Investitionen nicht alleine tragen. Der Bund unterstützt den Ausbau des Radwegnetzes im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation (2019 bis 2022) mit einer Kostenbeteiligung in der Höhe von 35 Prozent. Auch in den kommenden Agglomerationsprogrammen wird der Kanton Uri wieder beim Bund die entsprechenden Projekte eingeben und um eine Kostenbeteiligung anfragen.

Inhaltsverzeichnis

I. *Zusammenfassung* 1
II. Ausführlicher Bericht 4
1. Ausgangslage 4
2. Uri steuert die Verkehrsentwicklung bewusst 4
2.1. Politische Legitimation 4
2.2. Definition Radweg/Begriffe 5
2.3. Grundlage Strassengesetz 6
3. Ziele für den Veloverkehr 7
3.1. Kantonale Velorouten gemäss rGVK 7
4. Radwege bringen Uri grossen Nutzen 10
4.1. Weniger Lärm und weniger Abgase 10
4.2. Raumplanerische Vorteile 10
4.3. Wohngebiete mit mehr Lebensqualität 11
4.4. Bedürfnis der Bevölkerung 11
5. Radwege in Uri - Machbarkeit belegt 11
5.1. Bestehende Radwege 13
5.2. Neu geplante Radwege 14
5.2.1. Radwege als Teil von Nationalstrassen 18
5.3. Priorisierung der Massnahmen 18
6. Investitionsbedarf 18
6.1. Gesamtes Radwegkonzept 18
6.2. Erste Tranche der Umsetzung 18
7. Finanzierung 20
III. Antrag 20

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Zusammenhänge zwischen den kantonalen Planungsinstrumenten 6
Abbildung 2: Kantonale Velorouten im Talboden und im Schächental (Entwicklungsziel gemäss rGVK) 8
Abbildung 3: Kantonale Velorouten nördliche Seegemeinden und Isenthal 9

Tabelle 1: Bestehende Radwege in Uri 13
Tabelle 2: Neu geplante Radwege in Uri 17
Tabelle 3: Elemente der ersten Tranche 19

II. Ausführlicher Bericht

1. Ausgangslage

Velofahren ist gesund, schont die Umwelt und spart Raum. In einem kleinräumigen Siedlungsgebiet wie Uri ist das Velo ein sinnvolles Verkehrsmittel. Der Veloverkehr soll in Uri nun gezielt gefördert werden. Das Potenzial für Langsamverkehr zwischen den Ortschaften ist längst nicht ausgeschöpft. Bei der Infrastruktur für einen sicheren und attraktiven Veloverkehr sind grosse Defizite auszumachen.

Sicher, direkt und rasch - das ist der Anspruch der Verkehrsteilnehmenden an gute Veloverbindungen. Die Radwege sind so zu gestalten, dass alle Bevölkerungsschichten ihre Ziele im Talboden schnell mit dem Velo erreichen können. Viele Berufstätige auf dem Arbeitsweg, Senioren, Freizeitfahrende, Erholungssuchende - und insbesondere auch die schwächsten Verkehrsteilnehmenden - Kinder und Jugendliche nutzen das Velo heute schon als Hauptverkehrsmittel. Das verbreitete Aufkommen von E-Bikes macht das Velo als Verkehrsmittel für zusätzliche Bevölkerungsteile interessant und verstärkt das Bedürfnis nach sicheren und attraktiven Langsamverkehrs-Infrastrukturen.

Der Kanton Uri will in den nächsten drei bis 15 Jahren diverse Strecken für den Radverkehr attraktiver machen. Den strategischen Rahmen dafür bilden der kantonale Richtplan sowie die regionalen Gesamtverkehrskonzepte (rGVK) und der im Herbst verabschiedete kantonale Verkehrsplan. Die auf politischer Ebene verabschiedeten Konzepte geben vor, wie sich der Verkehr in Uri entwickeln soll und welche Massnahmen zu treffen sind, damit sich die Urner Mobilität in die gewünschte Richtung entwickelt. Die vorgenannten Grundlagenkonzepte sind durch politische Entscheide auf Stufe Regierung und Landrat vorgegeben. Mit diversen Grossprojekten wie dem Neubau Kantonsbahnhof in Altdorf, der West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV) oder dem Neubau A2-Halbanschluss Altdorf Süd werden die Verkehrsströme in Uri in den nächsten Jahren grundlegend angepasst. Damit einher geht eine Entlastung der am dichtesten bewohnten Siedlungsgebiete. Folgerichtig werden aber gemäss Richtplan und rGVK nicht alleine in den motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr investiert, sondern ebenso Massnahmen finanziert, die den Langsamverkehr verbessern.

Gemäss Richtplan wird als Ziel ein «dichtes, direktes und konfliktarmes Velonetz» angestrebt. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen: Um die Vorgaben des kantonalen Richtplans zu erreichen, müssen in Uri neue Infrastrukturen für einen sicheren und zeitgemässen Veloverkehr geschaffen werden.

2. Uri steuert die Verkehrsentwicklung bewusst

2.1. Politische Legitimation

Basierend auf dem kantonalen Richtplan, der vom Urner Landrat letztmals im Herbst 2019 angepasst und verabschiedet wurde, stimmt der Kanton Uri die Lebensbereiche Wohnen, Arbeit und Erholung besser aufeinander ab. Damit einher gehen die Anpassungen zur Mobilität, respektive die verkehrliche Erschliessung der Arbeits-, Siedlungs- und Naherholungsgebiete. Bei der Verkehrsplanung werden alle Verkehrsarten umfassend aufeinander abgestimmt, und zwar der motorisierte Individualver-

kehr (MIV), der öffentliche Verkehr (öV) sowie der Langsamverkehr (Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende).

Das untere Reusstal mit den Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf ist der am dichtesten besiedelte Lebensraum in Uri. Hier leben rund 27'000 Personen oder gut 80 Prozent der Urner Bevölkerung. Im unteren Reusstal ist auch die Mehrheit der Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. Rund 85 Prozent aller Urner Arbeitsplätze befinden sich hier. Insbesondere im dicht besiedelten Urner Talboden sind zahlreiche Stationen aufgrund der kurzen Distanzen und eher flachen Topografie ideal mit öV, Fuss- und Veloverkehr erschliessbar. Hier macht der Ausbau des Radwegnetzes, basierend auf dem kantonalen Richtplan, am meisten Sinn.

2.2. Definition Radweg/Begriffe

Die im vorliegenden Dokument erwähnten 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, die durch eine Markierung gegenüber den Fahrstreifen des übrigen Verkehrs begrenzt sind.

Radweg

Radwege sind nicht zu verwechseln mit Velorouten oder Radstreifen. Ein Radweg ist ein für den Veloverkehr (und fallweise auch für Fussgänger) bestimmter Weg, der von der Fahrbahn des übrigen Verkehrs unabhängig geführt oder baulich getrennt ist. Radwege werden entsprechend signalisiert und sind heute in Uri beispielsweise im Rynächt, der Flüelerstrasse (Ausgang Dorf Flüelen bis Moosbad) oder entlang der Rynächstrasse zwischen Knoten Kastelen und Kreisel Wysshus zu finden. Beispiele der Signalisation sind folgende:

- Radweg mit Signal 2.60: Das Signal «Radweg» 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 mittels Markierung eigene Verkehrsflächen zugeordnet.

2.3. Grundlage Strassengesetz

Damit der Veloverkehr das unbestrittene Potenzial in diesem Gebiet entfalten kann, braucht es gezielte bauliche Massnahmen. Mit dem neuen Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) 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 kantonalen Radrouten wurden in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten festgelegt. Die Radwege stellen hauptsächlich die Verbindung zwischen den Gemeinden sicher und sind als Veloverbindungen von kantonaler Bedeutung zu verstehen.

Die rGVK sind abgestimmt auf den kantonalen Richtplan und bilden die Grundlagen für den kantonalen Verkehrsplan gemäss Artikel 8 des kantonalen Strassengesetzes. Der Richtplan ist breit abgestützt und behördenverbindlich.

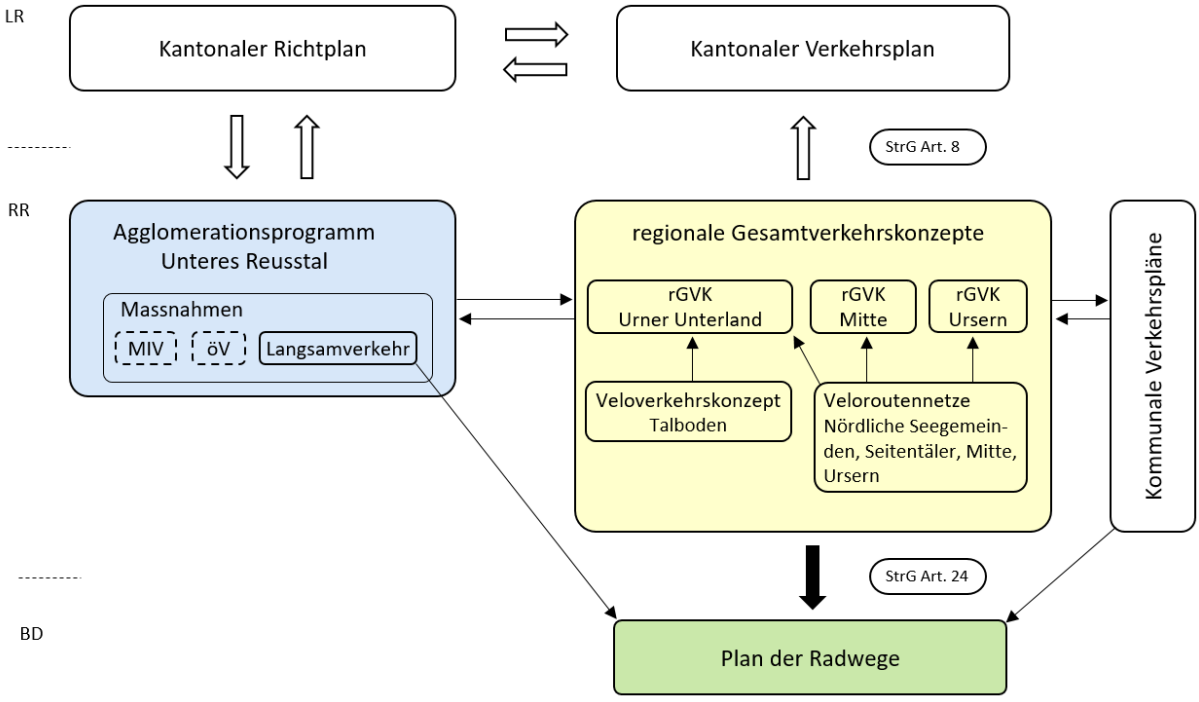


Abbildung 1: Zusammenhänge zwischen den kantonalen Planungsinstrumenten

Artikel 24 Strassengesetz ordnet den Bau und den Unterhalt von Radwegen. Für Radwege, die Bestandteil einer Strasse sind, richtet sich die Zuständigkeit für den Bau und den Unterhalt nach den

Vorschriften für die betreffende Strasse (Abs. 1). Für den Bau und den Unterhalt eigenständiger Radwege ist der Kanton zuständig, wenn es sich um eine Ortsverbindung handelt (Bst. a); in den übrigen Fällen sind die Gemeinden zuständig.

Die Projekte im Radwegkonzept lassen sich finanzpolitisch in zwei Kategorien aufteilen, nämlich in gebundene Ausgaben und neue Ausgaben. Letzteres betrifft namentlich neue Radwege bzw. neue Radwegabschnitte, die eigenständig, also nicht eigentlicher Bestandteil einer bestehenden Strasse bzw. eines Strassenprojekts, sind. Die Ausgaben für den Ausbau von bestehenden Radwegen oder für den Bau oder Ausbau von Radwegen, die Bestandteil von bestehenden Kantonsstrassen nach Artikel 4 Absatz 2 Strassengesetz bilden, sind dagegen als gebundene Ausgaben zu qualifizieren. Soweit sie zusammen mit Unterhaltsprojekten an Strassen umgesetzt werden, sind die Mittel im Rahmenkredit für das Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen enthalten.

3. Ziele für den Veloverkehr

3.1. Kantonale Velorouten gemäss rGVK

Radwege sind eine Infrastrukturmassnahme auf einzelnen kantonalen Velorouten. Das Netz der kantonalen Velorouten wurde in den rGVK erarbeitet (siehe Übersichtsplan Abbildung 2 und Abbildung 3). Als Grundlage dazu wurde ein Veloverkehrskonzept für das untere Reusstal erstellt. Das Veloverkehrskonzept hat zum Ziel, die bereits heute vorhandenen Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme auf den Strassen der Agglomeration durch eine Verlagerung des MIV hin zum Fuss- und Veloverkehr zu entschärfen.

Alle Velorouten in Uri basieren auf einheitlichen Grundlagen (Nutzung, Ziele, Wunschlinien).

Gemäss rGVK gelten für die Planung des Veloverkehrs folgende Vorgaben:

- Die Siedlungsräume sind vom motorisierten Individual- und Lastwagenverkehr entlastet.
- Die Strassenräume sind attraktiv und durchlässig gestaltet und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Die Agglomeration[1] ist von einem dichten, direkten und konfliktarmen Velonetz durchzogen, um den Binnenverkehr mit dem Velo zu fördern.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.

[1] Seit einigen Jahren stuft das Bundesamt für Statistik Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Flüelen und Schattdorf als Kern einer neuen Agglomeration ein. Die Gemeinden Bauen, Isenthal, Seedorf, Erstfeld, Silenen, Spiringen und Unterschächen werden als sogenannte Gürtelgemeinden ausgewiesen.

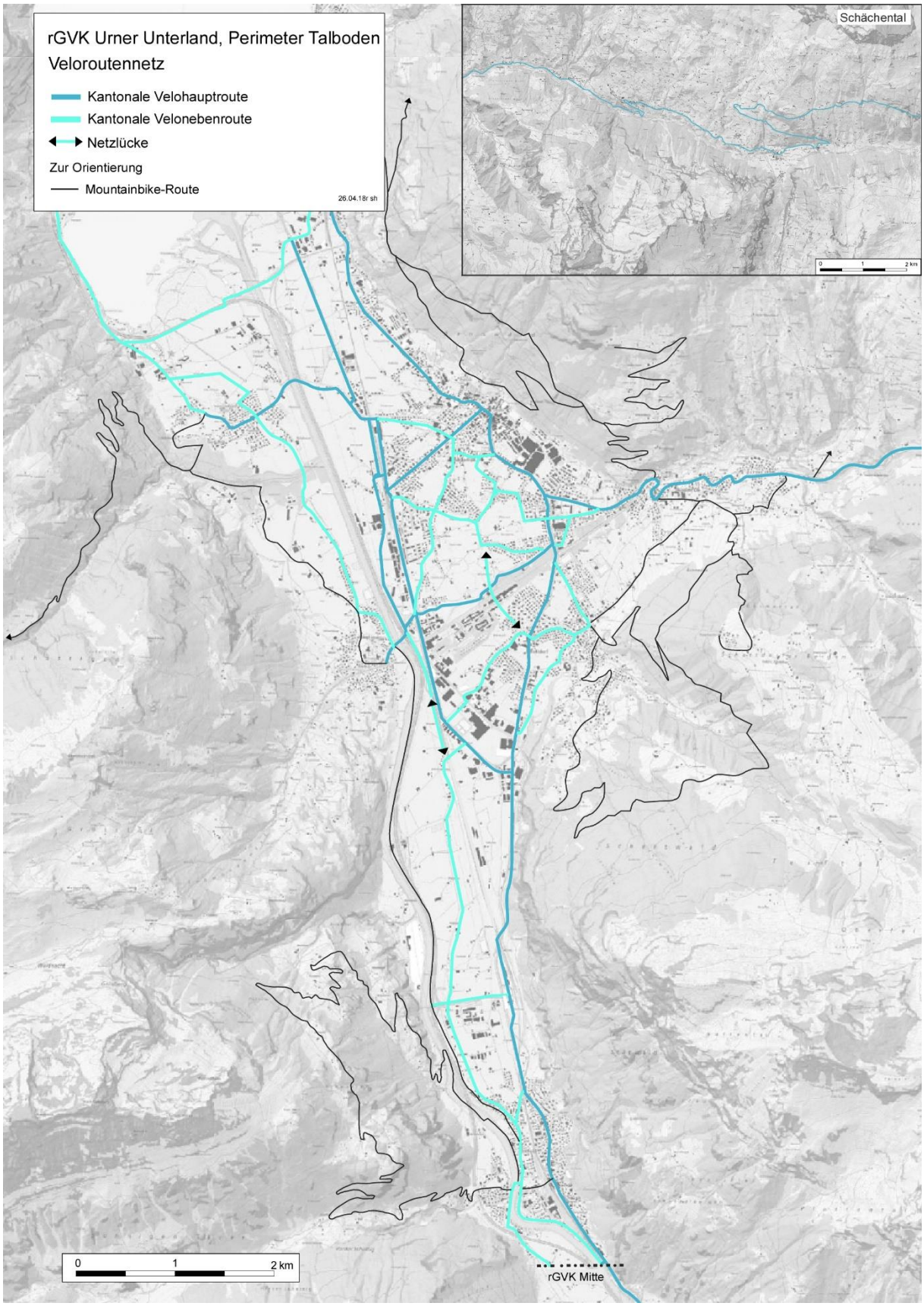


Abbildung 2: Kantonale Velorouten im Talboden und im Schächental (Entwicklungsziel gemäss rGVK)

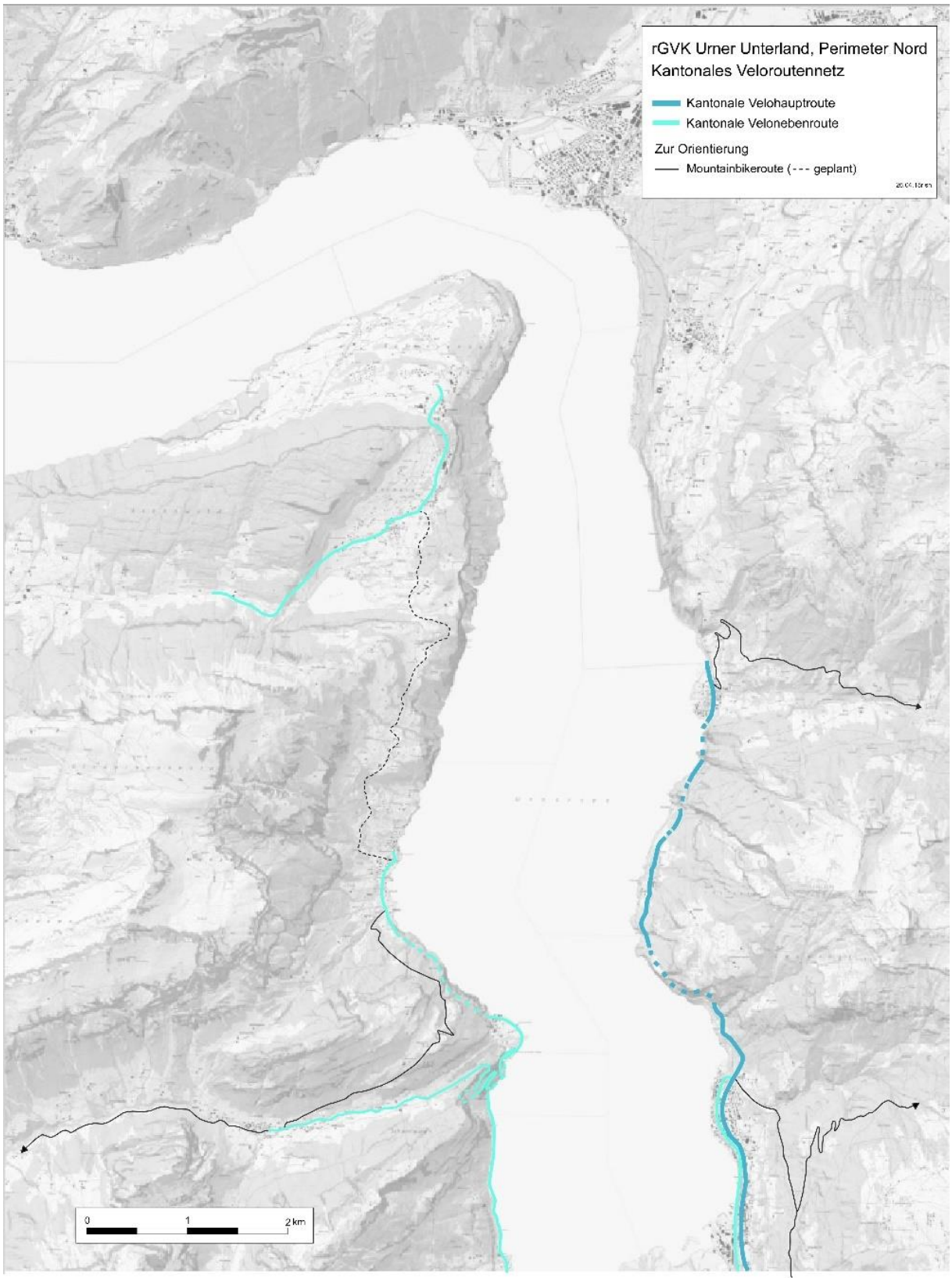


Abbildung 3: Kantonale Velorouten nördliche Seegemeinden und Isenthal

4. Radwege bringen Uri grossen Nutzen

Das Velofahren ist als umweltschonende Fortbewegungsart im Hinblick auf eine verträgliche Verkehrsentwicklung in Uri von besonderer Bedeutung. Die Zahl der Autos auf den Urner Strassen nimmt seit Jahren zu. Damit verbunden sind diverse negative Einflüsse wie Luft- und Lärmbelastung, Unfallgefahr oder Übernutzung der Verkehrsinfrastruktur.

Um den Veloverkehr attraktiver zu machen, ist eine vorausschauende Planung der Radwege sowie deren konsequente Umsetzung wichtig. Denn: Jede Fahrt mit dem Velo verringert die Beeinträchtigungen, die der motorisierte Individualverkehr durch Raumbedarf, Fahrzeuglärm, Abgase und Unfallpotenzial mit sich bringt.

Die Verkehrsplanung im Kanton Uri hat in den vergangenen Jahren grosse Fortschritte gemacht. Mit den erwähnten regionalen Gesamtverkehrskonzepten sowie dem kantonalen Verkehrsplan wurden die unterschiedlichen Verkehrsträger gut aufeinander abgestimmt. Der Kanton Uri investiert gemäss diesen planerischen Grundlagen konsequent in die unterschiedlichen Verkehrsträger. Die Bedingungen für Automobilisten werden in den nächsten Jahren mit dem Ausbau diverser Strassen wesentlich verbessert. Zu erwähnen sind hier etwa die Projekte West-Ost-Verbindungsstrasse mit flankierenden Massnahmen in den Siedlungsgebieten, der N2-Halbanschluss Altdorf Süd oder auch die grossen nationalen Strassenprojekte wie die zweite Gotthard-Strassenröhre oder die neue N4 Axenstrasse. Beim öV kommt es ab 2021 zu einem Quantensprung: Der Neubau der öV-Drehscheibe beim künftigen Kantonsbahnhof in Altdorf erschliesst Uri noch besser und bringt mehr und bessere Zugverbindungen. Zusammen mit dem damit einhergehenden neuen und erweiterten Busangebot wird der öV wesentlich attraktiver.

Als verbleibendes Element soll nun der Veloverkehr mit gezielten Investitionen in die Infrastruktur verbessert werden. Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen ein Velonetz, das ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen garantiert.

4.1. Weniger Lärm und weniger Abgase

Der MIV verursacht Abgase, Lärm, Staus und Unfallopfer und trägt wesentlich zur Klimaerwärmung bei. Eine Stärkung des Veloverkehrs ist also auch aus gesundheitlicher und klimapolitischer Sicht angezeigt. Je mehr Leute Velo statt Auto fahren, desto kleiner werden die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Bevölkerung und die Umwelt. Grosse Strasseninfrastrukturausbauten in Uri werden konsequent durch flankierende Massnahmen begleitet, um die Strassennetzkapazität konstant zu halten (z. B. flankierende Massnahmen zur WOV mit Tempo 30 oder Begegnungszonen).

4.2. Raumplanerische Vorteile

Die Infrastruktur für den Veloverkehr verbraucht weniger Flächen als diejenige für den Autoverkehr, was in unserem kleinen Kanton mit hoher Nutzungsdichte im Talboden von besonderer Relevanz ist. Der Bau, Betrieb und Unterhalt der Veloinfrastruktur sind kosteneffizienter als für alle anderen Verkehrsmittel. Velofahrerinnen und Velofahrer kaufen wohnortnah ein und unterstützen so den lokalen

Detailhandel. Der Veloverkehr trägt zu belebten und attraktiven Quartieren bei und leistet damit einen bedeutenden Beitrag zur Lebensqualität.

In erster Linie ist dies mit den vorgesehenen Massnahmen für die Bewohnerinnen und Bewohner von Vorteil. Aber auch für Wirtschaft und Tourismus sind gute Radwege ein Standortfaktor.

4.3. Wohngebiete mit mehr Lebensqualität

Die Förderung des Langsamverkehrs hat klare raumplanerische Vorteile. Die hohe Qualität des öffentlichen Raums ist zentrales Anliegen der künftigen Entwicklung in Uri. Die Dörfer in Uri sollen sich als Standortvorteil durch eine hohe Lebensqualität auszeichnen. Darum sind die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs in dicht besiedelten Gebieten möglichst zu minimieren. Uri hat hier bereits einiges unternommen: Wohngebiete im Bereich bestehender, hochbelasteter Strassenabschnitte wurden Schritt für Schritt mit Lärmschutzmassnahmen (lärmarme Beläge, Lärmschutzwände, Fensterersatz) saniert. Zusammen mit weiteren verkehrslenkenden Massnahmen wie der gezielten Einrichtung von Tempo-30-Zonen oder die (geplanten) Begegnungszonen konnte die Lebensqualität bereits merklich gesteigert werden.

4.4. Bedürfnis der Bevölkerung

Mit der Förderung des Veloverkehrs - im vorliegenden Fall mit der Erstellung guter Radwege - kann der Strassenverkehr entlastet werden. Ein gutes Radwegnetz trägt zur Entflechtung der Verkehrsströme bei, macht das Velofahren attraktiver und auch sicherer. Wer Velo fährt, trägt dazu bei, dass es auf der Strasse, in Bahn und Bus mehr Platz gibt. Ein gutes und sicheres Radwegnetz, ergänzt durch kommunale Veloinfrastrukturen, hilft, Unfälle zu vermeiden. In der Bevölkerung steigt der Wunsch nach sicheren Veloverbindungen. Dies hat nicht zuletzt die deutliche Zustimmung zum Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege (direkter Gegenentwurf zur «Velo-Initiative») vom September 2018 gezeigt. Im Kanton Uri setzen sich derzeit neue, parteiübergreifende Gruppierungen für die Förderung des Veloverkehrs ein. Es ist davon auszugehen, dass diese Gruppierungen einen grossen politischen Druck erzeugen können.

Der Regierungsrat fördert das Velofahren als raumsparende, umweltfreundliche und gesunde Fortbewegungsart. Viele Urnerinnen und Urner schätzen das Velo als praktisches und schnelles Verkehrsmittel. Die kompakten Dörfer mit dichter Besiedlung und guter Nutzungsdurchmischung bieten dafür beste Voraussetzungen. Innerorts ist das Velo für viele Strecken die schnelle und zuverlässige Art, um ans Ziel zu kommen. Für längere Fahrten gilt dies auch für die Kombination mit dem öffentlichen Verkehr (Bike&Ride). Die neue öV-Drehscheibe Kantonsbahnhof, die sich gerade im Bau befindet, wird entsprechend ausgestattet.

5. Radwege in Uri - Machbarkeit belegt

Radwege sind Infrastrukturmassnahmen auf einzelnen kantonalen Velorouten. Mit den rGVK wurden die kantonalen Radrouten festgelegt. Dabei handelt es sich um die Festlegung der Verbindungen von kantonaler Bedeutung. Nicht festgelegt sind im rGVK jedoch die spezifischen und nötigen Infrastruk-

turen für den Veloverkehr; darunter fallen insbesondere die Bauprojekte für die Radwege. Mit gezielten und kostenbewussten Massnahmen soll das Radwegnetz für eine langfristige Nutzung durch die Bevölkerung ausgebaut werden, damit der Anteil am Langsamverkehr in Uri steigt.

Um aufzuzeigen, wo in Uri der Ausbau der Radwege anzustreben und wo er sinnvoll sowie machbar ist, hat die Baudirektion ein Radwegkonzept erstellt. Darin werden die Grundsätze zur Infrastruktur für den Veloverkehr hergeleitet und die Radwege gemäss Strassengesetz festgelegt. Das Radwegkonzept ist als Machbarkeitsstudie zu verstehen, die aufzeigt, wo ein Ausbau mit finanziell vertretbarem Aufwand überhaupt möglich ist. Das Radwegkonzept dient als strategisches Planungsinstrument. Um die darin vorgeschlagenen Massnahmen umsetzen zu können, bedarf es in jedem Fall einer vertieften Planung und Variantenprüfung.

Das Radwegkonzept legt aber auch die strategischen Handlungsfelder für die nächsten drei bis 15 Jahre fest: Es zeigt auf, wo überhaupt Radwege erstellt werden sollen und welche prioritär umzusetzen sind. In diese Wertung eingeflossen sind unter anderem die technische Machbarkeit, der finanzielle Rahmen sowie der Nutzen für die Zielgruppe.

Das soll der Ausbau der Radwege Uri konkret bringen:

- Der Veloverkehr wird als konkurrenzfähige Alternative zum MIV und öV für Wege innerhalb der Agglomerationsgemeinden etabliert.
- Die Velorouten werden zu einem sicheren, zusammenhängenden Netz weiterentwickelt.
- Im Siedlungsgebiet werden die Strassenräume so gestaltet, dass ein wohlwollendes Neben einander der verschiedenen Verkehrsmittel möglich ist.
- Die Verkehrssicherheit wird dauerhaft verbessert.
- Bei allen Massnahmen ist der Veloverkehr gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsmitteln zu behandeln.

Im Agglomerationsperimeter kommt der Förderung des Veloverkehrs für die umweltgerechte Weiterentwicklung des Verkehrssystems eine hohe Bedeutung zu. In den Seitentälern und in den nördlichen Seegemeinden sollen die Bedingungen für den Veloverkehr ebenfalls verbessert werden, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist.

5.1. Bestehende Radwege

Heute bestehen sechs kantonale Radwege mit einer Gesamtlänge von 6,7 km. Es sind dies folgende Strecken:

Bestehende Radwege in Uri				
Nr.	**Strecke**	**Ausbau heute**	**Bemerkungen**	**Beschrieb/Begründung**
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.
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 Lini-enführung ist direkt und auch mit einer späteren Strassenspange (statt Kreisel) zweckmässig.
VH2.7	Schattdorf/Erstfeld, Gotthardstrasse ab Kreisel Rynächt bis Ortseingang Erstfeld	RGW	Als Rad-/Gehweg durch ATG realisiert. Im südlichen Abschnitt auf dem ehemaligen Bahntrassee	RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung entlang dieser hochbelasteten Strasse mit Ausserortscharakter.
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.
VH4.3	Altdorf, Industriestrasse Süd und Attinghauserstrasse bis Kreisel Wysshus	RGW	RGW entlang Industriestrasse besteht und zwischen den Kreiseln besteht	Entlang der südlichen Industriestrasse, die künftig 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.
VN6.1	Erstfeld, Autobahnzubringer 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 Autobahnzubringers.

Tabelle 1: Bestehende Radwege in Uri

5.2. Neu geplante Radwege

Die im Radwegkonzept neu vorgesehenen kantonalen Radwege umfassen 19 Strecken mit einer Gesamtlänge von 9,1 km. Die neu vorgesehenen Radwege werden nachfolgend tabellarisch aufgeführt.

Neu geplante Radwege in Uri[2]					
Nr.	**Strecke**	**Ausbau heute**	**Bemerkungen**	**Infrastrukturmassnahmen Velo**	
				Ausbau-geplant	**Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)**
VH1.1	Flüelen, Kreisel Allmend bis Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axen-strasse)	G	Vom Kreisel bis zur Kurve besteht ein Trottoir, im Unterfüh-rungsbereich ein schmaler, abgesetz-ter, unbefestigter Weg	RGW	Das Trottoir und der bestehende Weg entlang des Giessen werden als Rad-/ Gehweg ausgebaut. Im Bereich Wildried ist eine Querungshilfe anzuordnen. Eine Zunahme des DTV auf zirka 5'000 Fz/d ist zu erwarten; insbesondere im An-schlussbereich erfolgt langfristig eine starke Verkehrszunahme. Der RGW ist die zweckmässige, sichere Lösung im Anschlussbereich und erspart den Velofahrern die Höhendifferenz in der Unterführung.
VH1.2	Altdorf, Giessenstrasse ab Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axen-strasse) bis ARA Altdorf	G	Entlang der Kantons-strasse besteht ein schmaler unbefestig-ter Fussweg	RGW	Entlang der Kantonsstrasse wird der Weg auf der Ostseite als RGW verbreitert und befestigt und direkt mit südlicher Giessenstrasse verbunden. Der RGW auf der Ostseite bildet die zweckmässige Lösung auf dieser Strecke mit Ausserortscharakter. Bei der Einmündung Allmendstrasse wird ein Queren der Kantonsstrasse vermieden.
VH1.3	Altdorf, Rynächtstrasse bis Kreisel Wysshus	G	Es besteht ein schma-les Trottoir auf der Ostseite	RGW	Das Trottoir auf der Ostseite wird ab Haus Nr. 13 bis Einmündung Atting-hauserstrasse als RGW verbreitert und mit den bestehenden Radwegen im Be-reich Kreisel Wysshus verbunden. 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.

[2] Es werden folgende Abkürzungen verwendet: G = Mischverkehr, RS = Radstreifen, RW = Radweg, RGW = Rad-/Gehweg, DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr. In dieser Tabelle werden die bereits bestehenden Radwege und die Radwege als Bestandteil von Nationalstrassen nicht mehr aufgeführt.

Neu geplante Radwege in Uri[2]					
Nr.	**Strecke**	**Ausbau heute**	**Bemerkungen**	**Infrastrukturmassnahmen Velo**	
				Ausbau-geplant	**Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)**
VH1.5	Schattdorf, entlang Stille Reuss ab Chaschtelen-strasse bis Gotthardstrasse	RGW	Der bestehende RGW ist nicht befestigt	RGW	Der bestehende RGW wird befestigt.
VH2.4	Altdorf, Moosbadstrasse bis Waldweg	RS/G	RS ab Moosbad-strasse bis Krebsried-gasse	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.
VH2.5	Bürglen, Gotthardstrasse, Langmattgasse bis Kreisel Schächen	G		RW	Gemäss Detailabklärungen zum Projekt Knoten Schächen: ab Abzweigung Lang-mattgasse bis Kreisel Schächen: RW für beide Richtungen als Verbindung zwi-schen Schattdorf und Bürglen. Der RW ermöglicht, die Velofahrer zwischen Schattdorf und Bürglen ausserhalb des Kreisels Schächen zu führen.
VH2.6	Schattdorf, Gotthard-strasse, Abzweigung Mili-tärstrasse bis Stille Reuss	RS	RS ab Weingarten bis Stille Reuss	RGW	RGW wie im südlichen Abschnitt zur Erzielung einer einheitlichen Lösung im Ge-werbegebiet. Zusammen mit VH 1.4 und VH 2.7 entsteht ein flächiges Radweg-netz.
VH2.9	Erstfeld/Silenen, Gott-hardstrasse Steinbruch bis Plattentalbach	G	Es besteht ein schma-ler Gehweg/Trottoir	RGW	Ausbau des bestehenden Wegs/Trottoirs zu RGW zur Verbesserung der Sicher-heit entlang des schmalen Strassenquerschnitts.
VH3.1	Seedorf/Altdorf, Bereich Reussbrücke	G		RGW	Um genügend Raum zu schaffen, werden 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 Verkehrsbelas-tung (DTV > 6'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.

Neu geplante Radwege in Uri[2]					
Nr.	**Strecke**	**Ausbau heute**	**Bemerkungen**	**Infrastrukturmassnahmen Velo**	
				Ausbau-geplant	**Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)**
VH3.2	Altdorf, Seedorferstrasse nach Reussbrücke bis Abzweigung Giessenstrasse	G		RGW	RGW wird südlich der Häuserzeile angeordnet. Der heutige Querschnitt ist zu schmal für RS. Ein RGW ist zweckmässiger als die Strassenverbreiterung, da die Lösung sicherer für den Veloverkehr ist und Landerwerb von Vorgärten/Vorplätzen vermieden werden kann. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV > 7'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.
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, da die Lösung sicherer für den Veloverkehr ist und Landerwerb von Vorgärten/Vorplätzen vermieden werden kann. Der RGW kann direkt in den Radweg VN 3 (Byfangweg) weitergeführt werden. In der Seedorferstrasse ist beim Byfangweg eine Querung einzurichten. Aufgrund der Verkehrsbelastung (DTV > 7'000 Fz/d) sind Massnahmen angezeigt.
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.
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.
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.
VN1	Seedorf, Weg zwischen	RGW	Heutiger RGW ist unbefestigt	RGW	Befestigung des Wegs für die Nutzung mit Velos im Alltagsverkehr und RGW auf der Brücke verbreitern.

Neu geplante Radwege in Uri[2]					
Nr.	**Strecke**	**Ausbau heute**	**Bemerkungen**	**Infrastrukturmassnahmen Velo**	
				Ausbau-geplant	**Beschrieb/Begründung (DTV-Angabe für 2025 mit WOV)**
	Wyerstrasse und Reussbrücke				RW stellt die direkte Verbindung zwischen Seedorf (Wyerstrasse) und Flüelen (Allmendstrasse) sicher.
VN2	Seedorf, A Prostrasse und Wydenmattweg bis Abzweigung Dorfstrasse	-	Landw. Erschliessungsstrasse/Fussweg/Privatstrasse	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.
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.
VN5	Altdorf/Schattdorf, Weg entlang Stiller Reuss ab Attinghauserstrasse und Riedstrasse bis Abzweigung Dimmerschachenstrasse	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. Auf dem privaten Weg im südlichen Teil muss eine Dienstbarkeit für Velofahrer (*: im Mischverkehr) und Fussgänger errichtet 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.
VN6.2	Erstfeld, Autobahnzubringer zwischen Breiteli und Ripshausenstrasse	RGW	Breiteli bis Reussstr. sehr schmal Im Anschlussbereich komplizierte Führung mit grossen Höhenunterschieden	RGW	RGW Breiteli bis Reussstrasse ausbauen; im Anschlussbereich sichere Lösung erarbeiten (Aufgabe ASTRA). Die durchgehende Radweglösung ist wichtig, um eine sichere Querverbindung anzubieten.

Tabelle 2: Neu geplante Radwege in Uri

5.2.1. Radwege als Teil von Nationalstrassen

Der Vollständigkeit halber seien auch die Radwege als Teil von Nationalstrassen 3. Klasse erwähnt (dazu gehört etwa der neue Radweg in der Schöllenen oder die geplanten Radwege am Axen). Diese liegen vollständig in der Zuständigkeit des Bunds. Sie werden vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplant, finanziert und umgesetzt, wobei die Planung in Absprache mit den kantonalen Fachstellen erfolgt. Diese Wege weisen in Uri eine Gesamtlänge von 9,3 km auf.

5.3. Priorisierung der Massnahmen

Als erste Radwege würden mit den Geldern der Radweg Altdorf-Seedorf, der Radweg Attinghausen Reussbrücke und der Radweg Attinghausen-Schattdorf (Riedstrasse) erstellt. Diese sind im Agglomerationsprogramm auch als A-Massnahmen definiert und müssen bis spätestens 2025 begonnen werden.

Beim Radweg Altdorf-Seedorf und dem Radweg Attinghausen Reussbrücke wurde die Planung bereits begonnen; für die Umsetzung braucht es aber noch die Zustimmung der Urner Bevölkerung zum Verpflichtungskredit.

6. Investitionsbedarf

6.1. Gesamtes Radwegkonzept

Die vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau des Radwegnetzes in Uri gehen von einem Investitionsbedarf von 25,6 Mio. Franken aus. Die Projekte lassen sich finanzpolitisch in die Kategorien gebundene und neue Ausgaben wie folgt aufteilen:

- Neue Ausgaben (z. B. neue Radwege wie Altdorf-Seedorf): 11,2 Mio. Franken
- Gebundene Ausgaben (z. B. Erstfeld/Silenen Gotthardstrasse Steinbruch bis Plattentalbach oder Flüelerstrasse Altdorf südlich Moosbadstrasse): 14,4 Mio. Franken

Unter die Kategorie der gebundenen Ausgaben fallen freilich auch diejenigen Radwegausbauten, die als Teil eines Strassenprojekts realisiert werden (Anpassung Veloführung als Teil von Strassenprojekten). Werden Massnahmen unmittelbar mit Unterhaltsprojekten an Strassen umgesetzt, werden sie finanzrechtlich dem Rahmenkredit für das Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen zugeschlagen, zumal Radwege Bestandteil der Strassen sind (vgl. Art. 4 StrG).

6.2. Erste Tranche der Umsetzung

Wie von der landrätlichen Baukommission gewünscht, wird in diesem Antrag nur die Finanzierung der ersten Tranche behandelt. Es handelt sich um insgesamt 15,7 Mio. Franken. Davon sind 8,0 Mio. Franken gebundene Ausgaben und 7,7 Mio. Franken sind neue Ausgaben, die dem Volk zur Abstimmung unterbreitet werden müssen. In Tabelle 3 sind die einzelnen Elemente näher beschrieben.

Priorität	Gemeinde	Nr.	Strecke	Neue Ausgaben AP = Aggloprogramm	Konto	Gebundene Ausgaben AP = Aggloprogramm	Konto
1	Attinghausen	VH 5	Verzweigung Reussstrasse bis Kreisel Industriestrasse	2,5 Mio. AP 3 - Nr. FV 3.5	5111.5010.60		
2	Seedorf	VH 3.1	Seedorferstrasse Bereich Reussbrücke	2,0 Mio. AP 3 - Nr. FV 3.4	5111.5010.60		
2	Seedorf	VH 3.2	Seedorferstrasse nach Reussbrücke bis Abzweigung Giessenstrasse	1,5 Mio. AP 3 - Nr. FV 3.4	5111.5010.60		
2	Seedorf	VH 3.3	Seedorferstrasse Giessenstrasse bis Kornmattstrasse	1,3 Mio. AP 3 - Nr. FV 3.4	5111.5010.60		
3	Schattdorf	VN 5	Weg entlang Stiller Reuss	0,4 Mio. AP 3 - Nr. FV 3.3	5111.5010.60		
	Flüelen	VH 1.1	Kreisel Allmend bis Autobahnanschluss Flüelen			0,7 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.6	5111.5010.60
	Altdorf	VH 1.2	Giessenstrasse ab Autobahnanschluss Flüelen			0,5 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.6	5111.5010.60
	Altdorf	VH 1.3	Rynächtstrasse bis Kreisel Wysshus			1,3 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.6	5111.5010.60
	Erstfeld/ Silenen	VH 2.9	Gotthardstrasse Steinbruch bis Plattentalbach			2,9 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.6	5111.5010.60
	Altdorf	VH 3.4	Byfangweg			1,3 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.4	5111.5010.60
	Seedorf	VN 1	Weg zwischen Wyerstrasse und Reussbrücke			0,8 Mio. nicht im AP	5111.5010.60
	Seedorf	VN 2	A Prostrasse und Wydenmattweg bis Abzweigung Dorfstrasse			0,2 Mio. nicht im AP	5111.5010.60
	Erstfeld	VN 6.2	Autobahnzubringer zwischen Breiteli und Ripshausenstrasse			0,3 Mio. AP 4+ - Nr. FV 3.2	5111.5010.60
	Summe			**7,7 Mio.**		**8,0 Mio.**	

Tabelle 3: Elemente der ersten Tranche

In der ersten Tranche werden neue Ausgaben von 7,7 Mio. Franken umgesetzt. Dabei handelt es sich um die Massnahmen der Priorität 1, 2 und 3, die im Agglomerationsprogramm 2019 bis 2022 als A-Massnahmen aufgeführt sind. Die gebundenen Ausgaben von 8,0 Mio. Franken umfassen Massnahmen, die im Agglomerationsprogramm 2019 bis 2022 als B-Massnahmen aufgelistet oder nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind.

7. Finanzierung

Die Kosten für die Realisierung der geplanten Radwege werden wie erwähnt auf insgesamt 25,6 Mio. Franken geschätzt. Davon werden 20,6 Mio. Franken zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm des Bunds eingereicht. Der Kanton muss die Investitionen nicht alleine tragen. Der Bund unterstützt den Ausbau des Radwegnetzes im Rahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation (2019 bis 2022) mit einer Kostenbeteiligung in der Höhe von 35 Prozent. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation sollen Massnahmen für 10,2 Mio. Franken umgesetzt werden. Die restlichen 10,4 Mio. Franken sollen in späteren Agglomerationsprogrammen folgen. Daraus folgt, dass Uri nicht die ganzen Investitionen selber tragen muss, sondern eine grosse Unterstützung durch den Bund erfährt - vorausgesetzt, die Vorgaben der Agglomerationsprogramme werden konsequent umgesetzt und der Kanton Uri löst die entsprechenden Finanzen aus. Ausgehend von einem Beitragssatz von 35 Prozent und anrechenbaren Kosten von 20,6 Mio. Franken kann der Kanton mit einer Unterstützung im Umfang von rund 7,1 Mio. Franken rechnen. Dem Kanton würden somit Nettokosten von rund 18,4 Mio. Franken verbleiben, die sich auf mehrere Jahre verteilen. Denn die Umsetzung des Radweg-konzepts dürfte mindestens zehn Jahre beanspruchen, je nach Finanzlage auch deutlich länger.

Seit dem Budget 2017 sind in der Budget- und Finanzplanung sowie der Langfristplanung die entsprechenden Beträge auf dem Konto 5111.5010.60 Radwegnetz ausserhalb von Kantonsstrassenprojekten eingeplant. Bisher sind nur gebundene Ausgaben oder Ausgaben als Teil eines Strassenprojekts angefallen. Ab 2020 braucht es aber auch Mittel aus dem Teil der neuen Ausgaben.

Der Regierungsrat plant, eine Volksabstimmung zur Finanzierung der Radwege im Jahr 2020 durchzuführen. Der Kredit über 7,7 Mio. Franken für die neuen Ausgaben soll den Urner Stimmberechtigten im September 2020 vorgelegt werden. In der Abstimmungsbotschaft wird der Gesamtzusammenhang zum Investitionsbedarf sowie zum Agglomerationsprogramm aufgezeigt. Als erste Radwege würden mit den Geldern der Radweg Altdorf-Seedorf, der Radweg Attinghausen Reussbrücke und der Radweg Attinghausen-Schattdorf (Riedstrasse) erstellt.

III. Antrag

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Radwegkonzept und die geschätzten Kosten für dessen Umsetzung in der Höhe von insgesamt 25,6 Mio. Franken (+/- 30 Prozent) werden zur Kenntnis genommen.

2. Der Kreditbeschluss für die Umsetzung der ersten Tranche des Radwegkonzepts (neue Ausgaben in der Höhe von 7,7 Mio. Franken), wie er in der Beilage enthalten ist, wird zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

3. Für den Ausbau der ersten Tranche von Radwegen (gebundene Ausgabe) gemäss Radwegkonzept wird ein Verpflichtungskredit von 8,0 Mio. Franken (+/- 30 Prozent), Basis Kostenschätzung vom Januar 2018, bewilligt.

   Der Regierungsrat wird ermächtigt, teuerungsbedingte Mehrausgaben zu beschliessen. Als Preisbasis gilt: Basis Indexstand 2010 entspricht 100 Prozent.

   Dieser Beschluss tritt gleichzeitig mit dem Kreditbeschluss für die Umsetzung der ersten Tranche des Radwegkonzepts (neue Ausgaben) in Kraft. Wird der Kreditbeschluss für die neuen Ausgaben in der Volksabstimmung abgelehnt, fällt der Beschluss für die gebundene Ausgabe dahin.

4. Die Parlamentarische Empfehlung Andreas Bilger, Seedorf, zu Priorisierung der Veloverbindung Seedorf - Altdorf wird als materiell erledigt abgeschrieben.

Beilagen
- Kreditbeschluss (Beilage 1)
- Planskizzen der Radwege aus Tabelle 3 (Beilage 2)
- Radwegkonzept (Beilage 3)

KREDITBESCHLUSS
für die Umsetzung der ersten Tranche des Radwegkonzepts
(vom ...)

Das Volk des Kantons Uri,

gestützt auf Artikel 24 Buchstabe c der Verfassung des Kantons Uri[3],

beschliesst:

I.

Für die Umsetzung der ersten Tranche des Radwegkonzepts (neue Ausgaben) wird ein Verpflichtungskredit von 7,7 Mio. Franken (+/- 30 Prozent), Basis Kostenschätzung vom Januar 2018, bewilligt.

II.

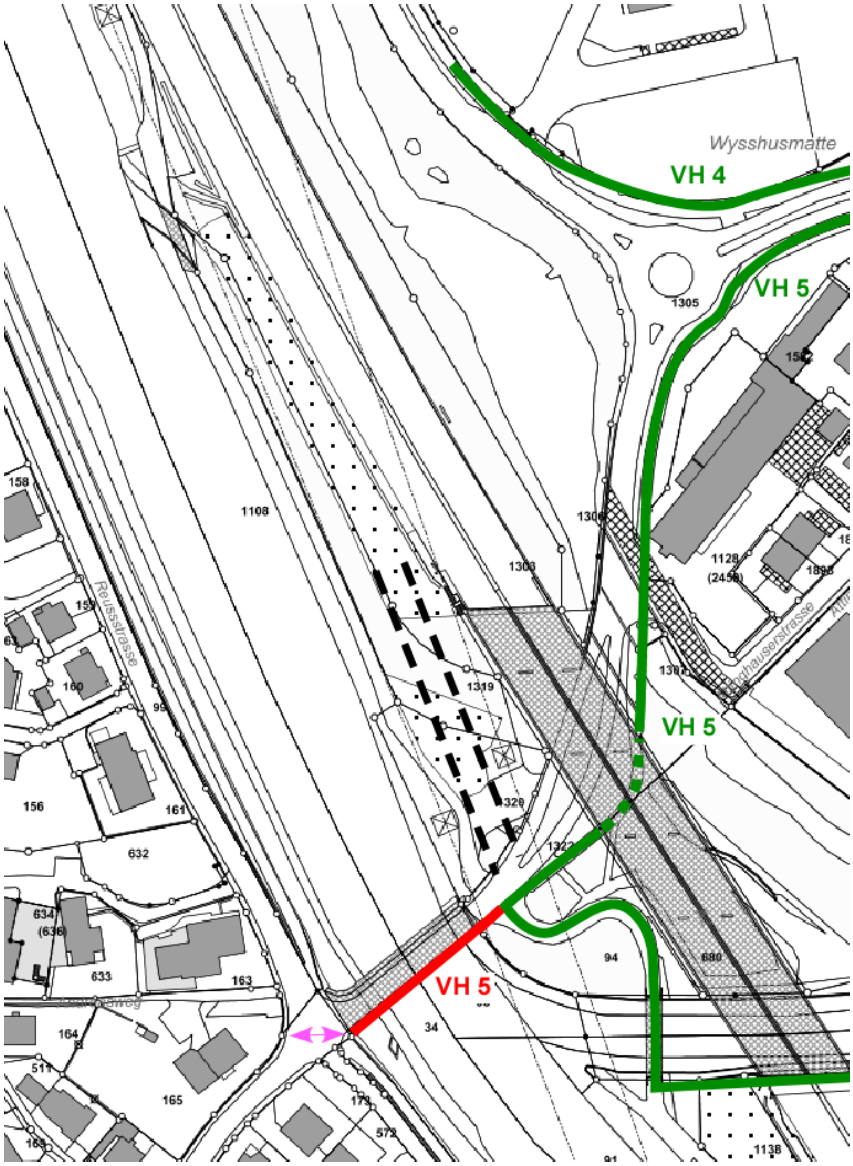
Der Regierungsrat wird ermächtigt, teuerungsbedingte Mehrausgaben zu beschliessen. Als Preisbasis gilt: Basis Indexstand 2010 entspricht 100 Prozent.

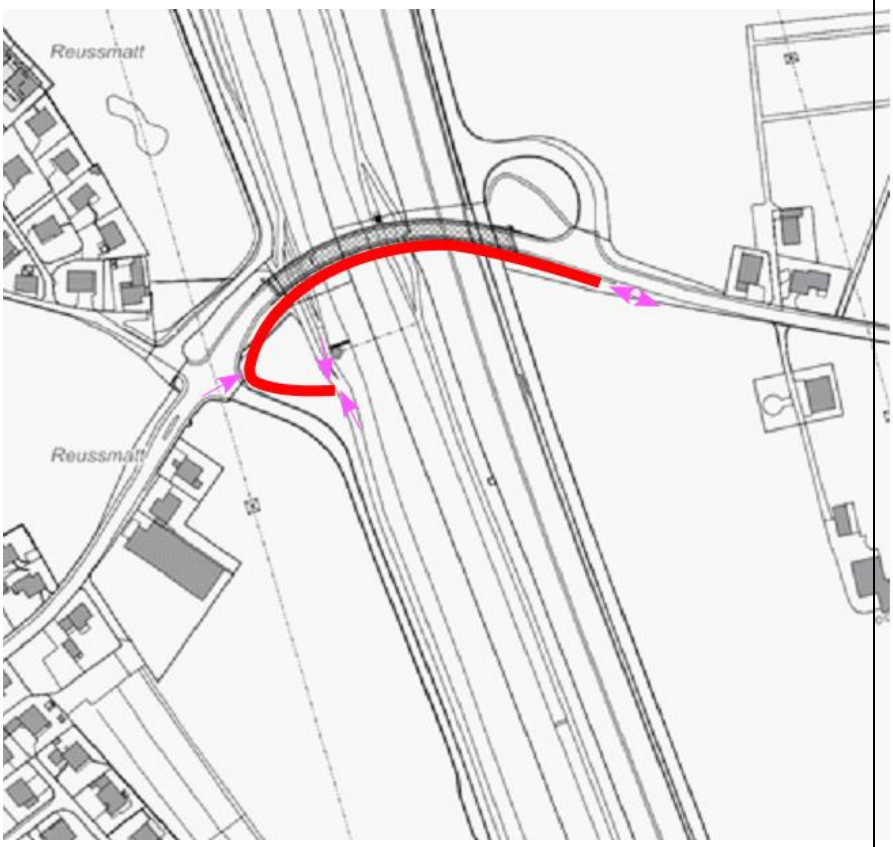
III.

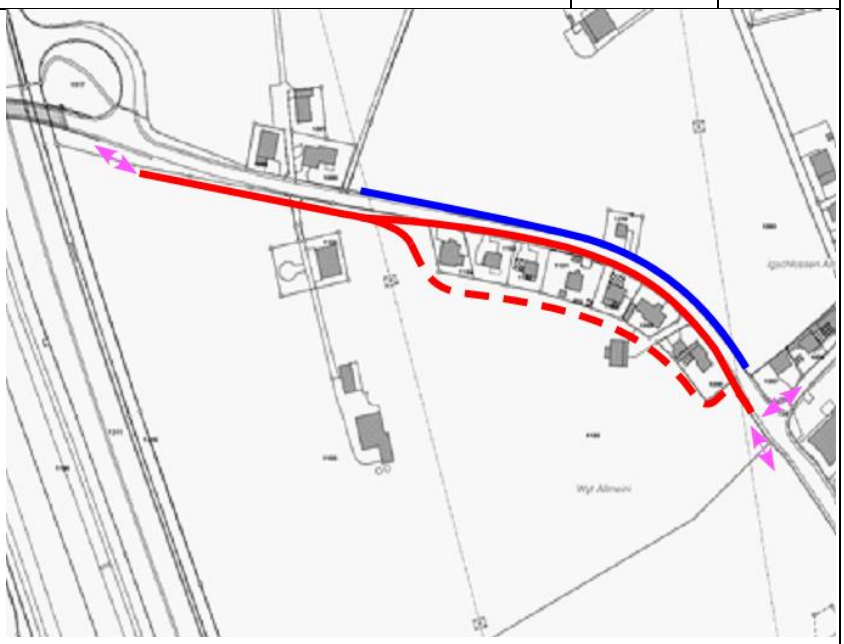
Dieser Beschluss tritt am Tag nach der Annahme in der Volksabstimmung in Kraft.

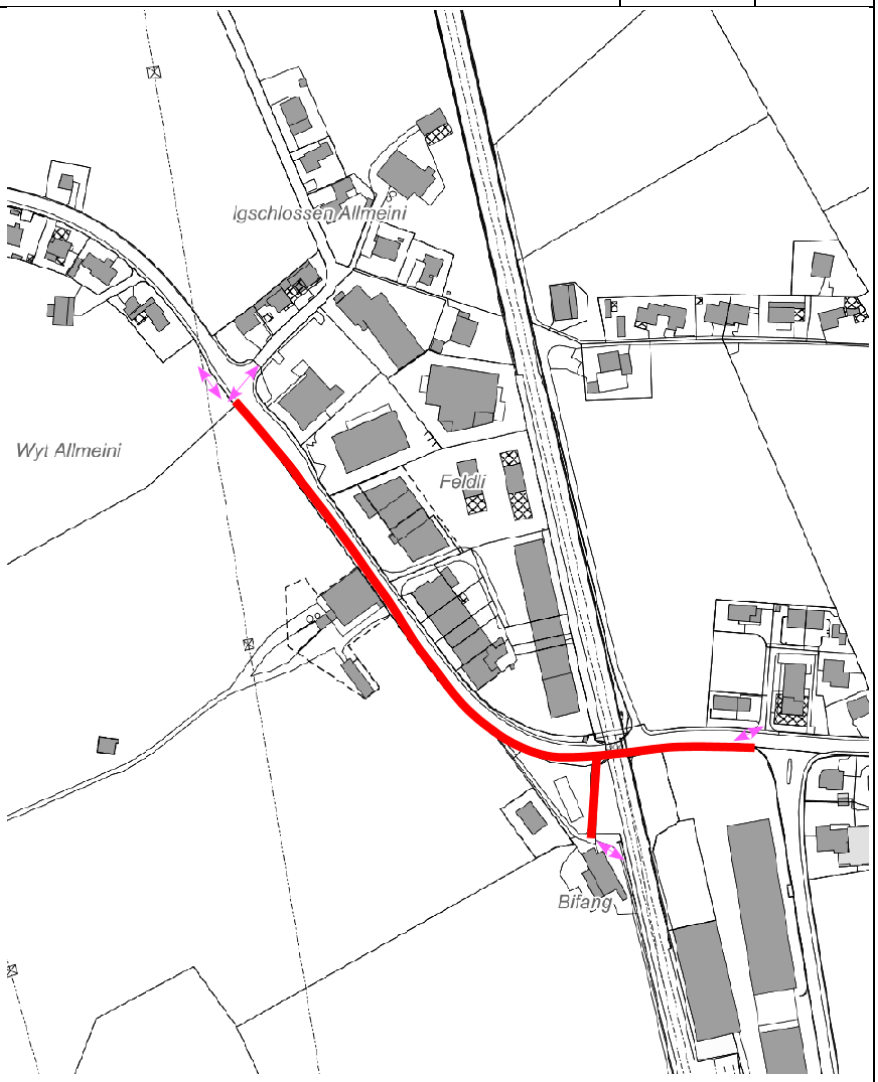
Im Namen des Volkes
Der Landammann: Roger Nager
Der Kanzleidirektor: Roman Balli

[3] RB 1.1101

Radwegstreckenblatt	**Neue Ausgabe/2,5 Mio.**		**Priorität 1**
Strecke	**Attinghausen, Verzweigung Reussstrasse bis Altdorf, Kreisel Industriestrasse**	Nr.	**VH 5**
Karte Legende bestehend Neubau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Zwischen der Abzweigung Reussstrasse in Attinghausen und der Autobahnunterführung wird ein Rad-/Gehweg südlich der Strasse erstellt. Die Reuss wird mit einer neuen Rad-/Fusswegbrücke gequert.		

Radwegstreckenblatt	**Neue Ausgabe/2,0 Mio.**		**Priorität 2**
Strecke	**Seedorf/Altdorf, Bereich Reussbrücke**	Nr.	**VH 3.1**
Karte Legende Neubau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Es wird eine zusätzliche Fuss- und Velobrücke auf der Südseite an die bestehende Brücke angehängt, um den Veloverkehr Richtung Altdorf zu führen.		

Radwegstreckenblatt	**Neue Ausgabe/1,5 Mio.**		**Priorität 2**
Strecke	**Altdorf, Seedorferstrasse nach Reussbrücke bis Abzweigung Giessenstrasse**	Nr.	**VH 3.2**
Karte Legende Strassenverschiebung Neubau geplant Alternative Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Südlich der Seedorferstrasse wird ein Rad-/Gehweg erstellt, der nach Möglichkeit nördlich der bestehenden Häuserzeile geführt wird.		

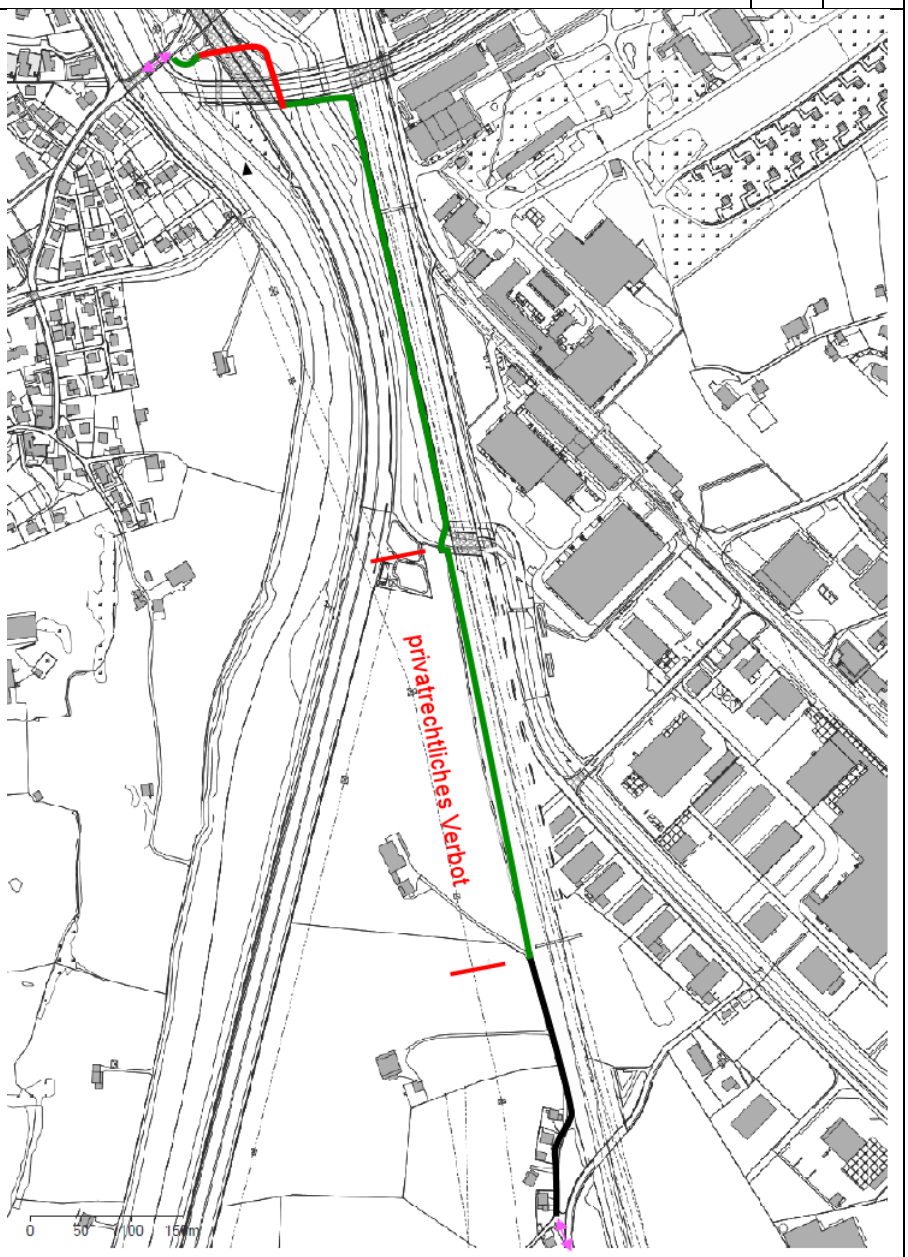
Radwegstreckenblatt	**Neue Ausgabe/1,3 Mio.**		**Priorität 2**
Strecke	**Altdorf, Seedorferstrasse, Abzweigung Giessenstrasse bis Byfangweg**	Nr.	**VH 3.3**
Karte Legende Neubau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Auf der Südseite der Seedorferstrasse wird ein Rad-/Gehweg eingerichtet, der weitgehend entlang der Strasse geführt wird. Der vorhandene Erschliessungsweg beim Übergang zum Byfangweg wird einbezogen.		

Radwegstreckenblatt	**Neue Ausgabe / 0.4 Mio.**	**Priorität 3**
Strecke	**Altdorf/Schattdorf, Weg ab Attinghauserstrasse entlang Stiller Reuss und Riedstrasse bis Abzweigung Dimmerschachenstrasse**	Nr. **VN 5**

Karte

Legende

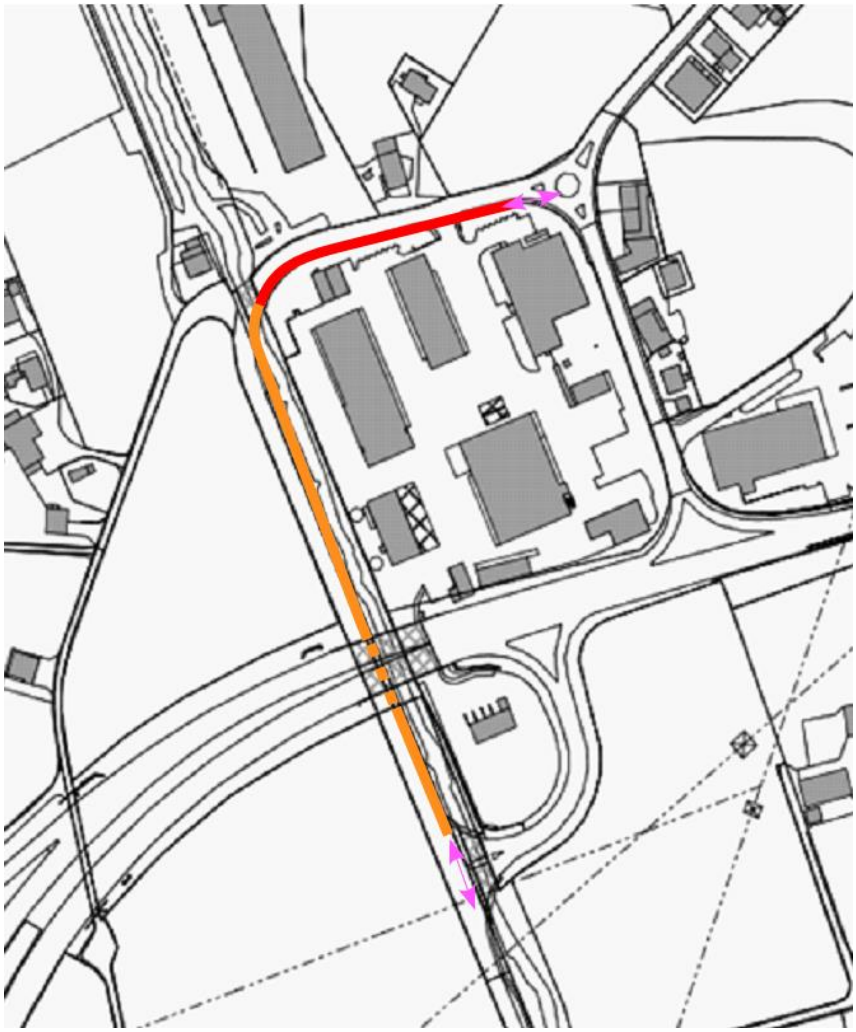
- Privatstrasse für Veloverkehr öffnen (Mischverkehr), geplant
- Neubau geplant
- bestehend
- Anfang / Ende bzw. Querung gestalten

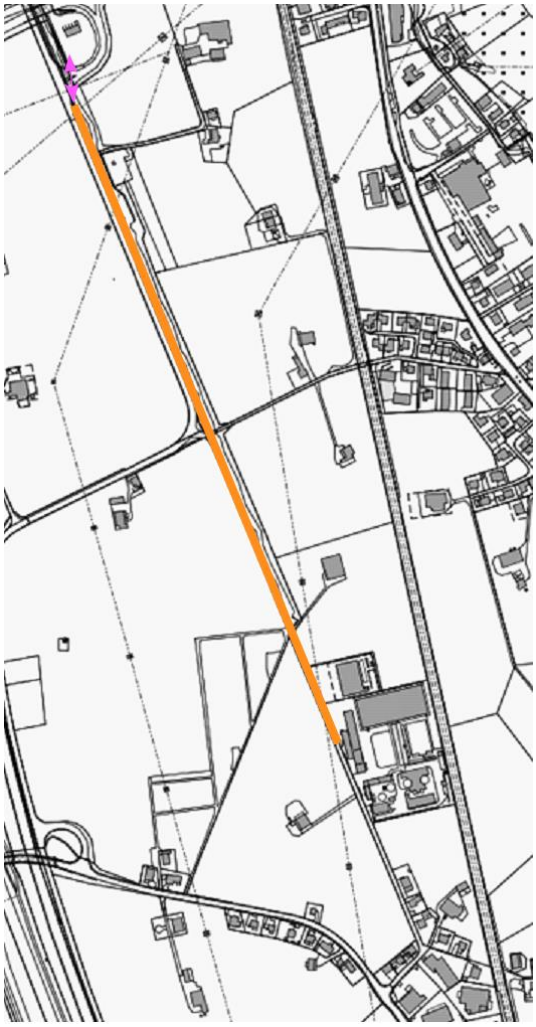


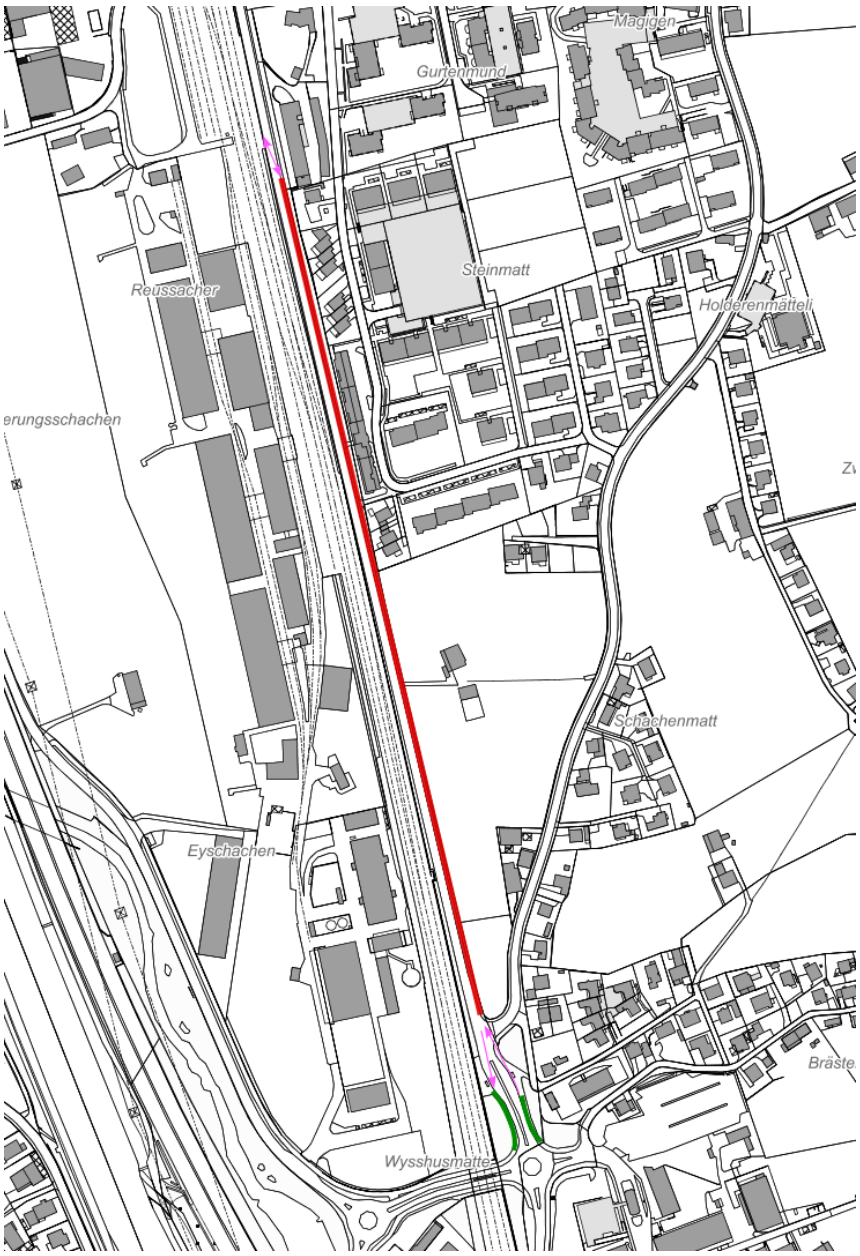
Beschreibung

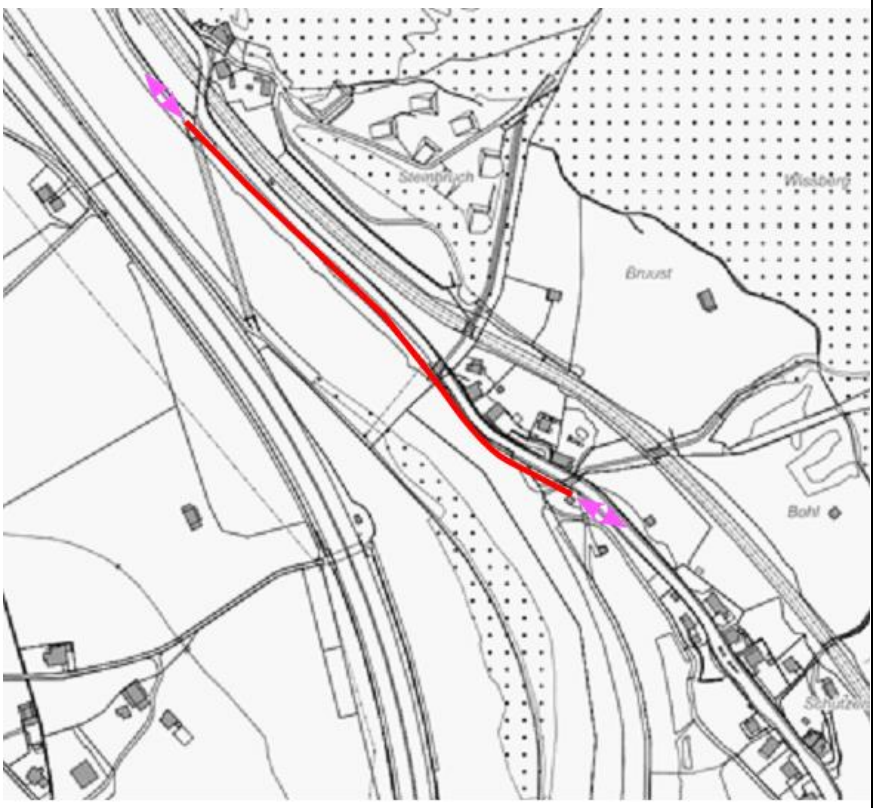
Im nördlichen Abschnitt ist die Verbindung unter der Autobahn und über den Schächen auszubauen.

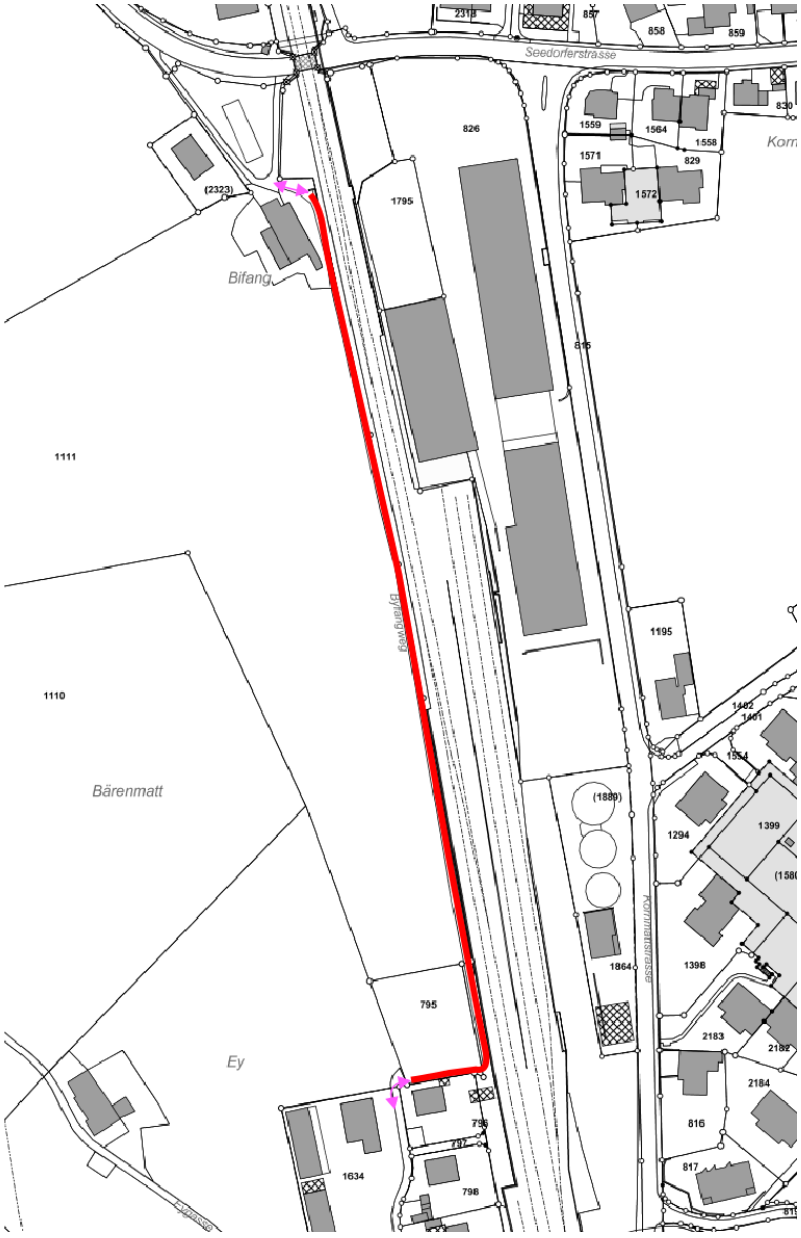
Entlang der Stillen Reuss besteht ein Rad-/Fussweg bis zur Bahnbrücke. Südlich davon besteht eine private, landwirtschaftliche Erschliessungsstrasse, die für den Velo- und Fussverkehr mittels einer Dienstbarkeit geöffnet und nach Möglichkeit befestigt werden soll.

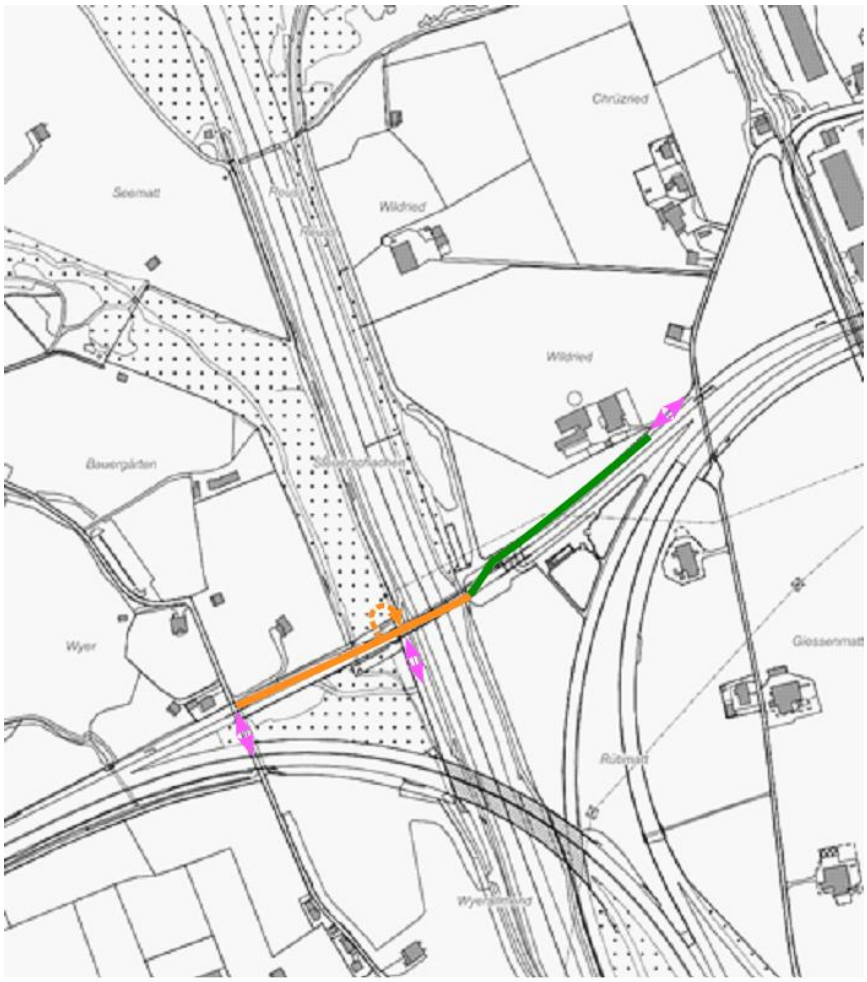
Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/0,7 Mio.**		
Strecke	**Flüelen, Kreisel Allmend bis Autobahnanschluss Flüelen (Einfahrt Richtung Axenstrasse)**	Nr.	**VH 1.1**
Karte Legende Ausbau geplant bestehend, Ausbau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Entlang der Allmendstrasse besteht ein schmales Trottoir vom Kreisel bis in die Kurve. Im Bereich der Unterführung unter der Autobahn besteht ein schmaler, in der Höhe baulich von der Strasse abgesetzter, unbefestigter Weg, der über den Anschlussknoten auf der Südseite geführt wird. Das Trottoir soll als Rad-/Gehweg verbreitert und an den Kreisel angeschlossen werden. Der bestehende Weg soll als Rad-/Gehweg verbreitert und befestigt werden.		

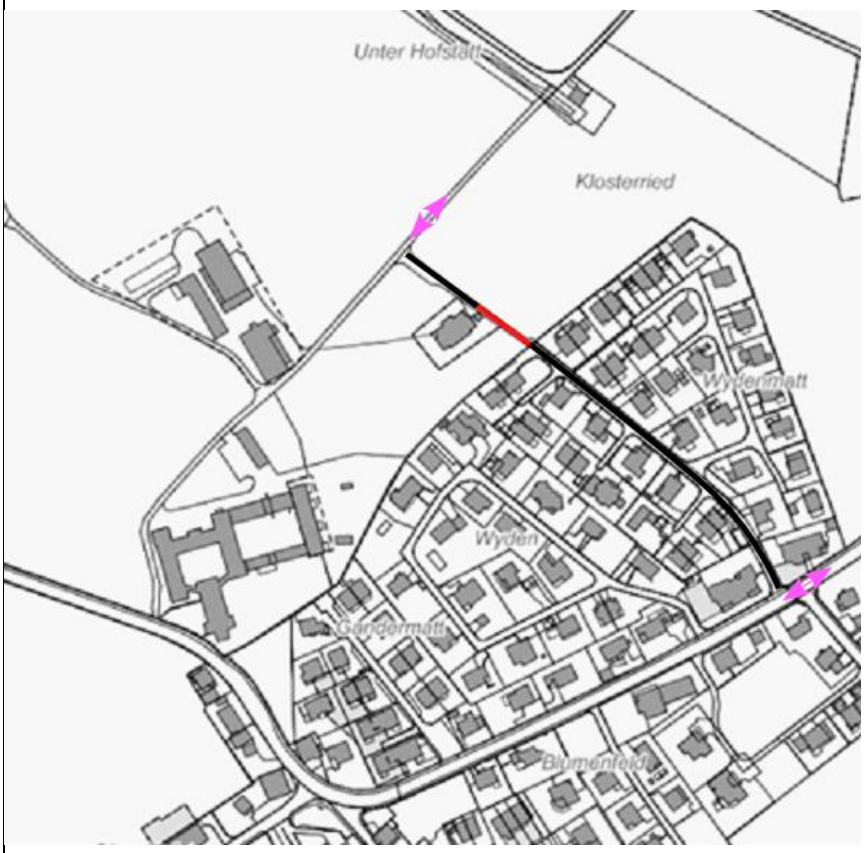
Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/0,5 Mio.**		
Strecke	**Altdorf, Giessenstrasse ab Autobahnanschluss bis ARA Altdorf**	Nr.	**VH 1.2**
Karte Legende bestehend, Ausbau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Zwischen dem Autobahnanschluss und der Einmündung der Allmendstrasse besteht ein schmaler, unbefestigter Weg, im oberen Teil entlang der Strasse, im unteren Teil als separater Weg. Die Infrastruktur soll verbreitert und soweit wie möglich befestigt werden.		

Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/1,3 Mio.**		
Strecke	**Altdorf, Rynächtstrasse ab Nr. 13 bis Kreisel Wysshus**	Nr.	**VH 1.3**
Karte Legende Ausbau geplant bestehend Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Zwischen dem Kreisel Wysshus und der Abzweigung der Attinghauserstrasse besteht ein Rad-/Gehweg. Dieser soll auf der Rynächtstrasse fortgesetzt werden, indem das Trottoir verbreitert wird.		

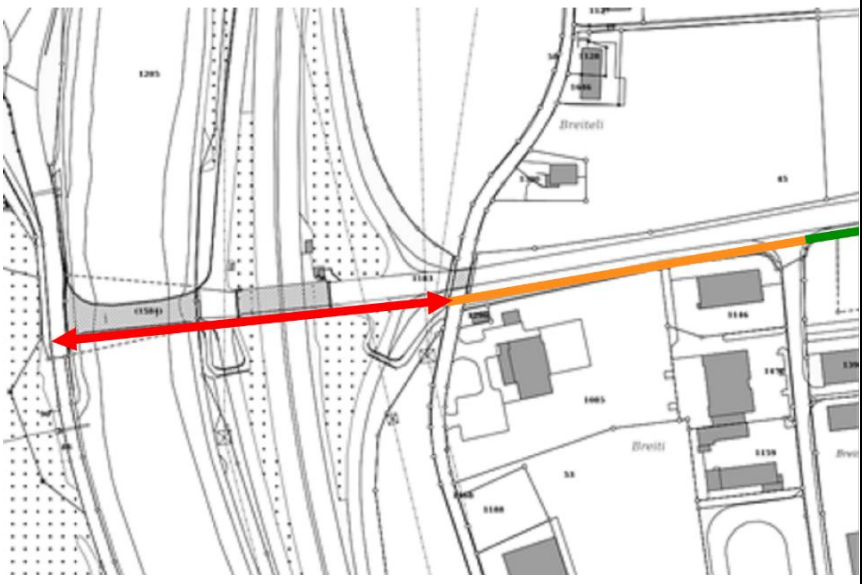
Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/2,9 Mio.**		
Strecke	**Erstfeld/Silenen, Gotthardstrasse, Steinbruch bis Plattentalbach**	Nr.	**VH 2.9**
Karte Legende Ausbau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Von der Unterführung Steinbruch bis zum Plattentalbach wird der Langsamverkehr auf einem einseitigen Rad-/Gehweg auf der Westseite zwischen Gotthardstrasse und Reuss geführt.		

Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/1,3 Mio.**		
Strecke	**Altdorf, Byfangweg**	Nr.	**VH 3.4**
Karte Legende Neubau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Der heutige Fussweg zwischen der Seedorferstrasse und der Reussacherstrasse beim Bahnhof Altdorf wird zu einem Rad-/Gehweg ausgebaut.		

Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/0,8 Mio.**		
Strecke	**Seedorf, Weg zwischen Wyerstrasse und Reussbrücke**	Nr.	**VN 1**
Karte Legende bestehend bestehend, Ausbau geplant Option Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Die landwirtschaftlichen Erschliessungswege in den Gebieten Wyer und Wildried sind mit einer Reussbrücke für den Velo- und Fussverkehr verbunden. Der Abschnitt zwischen Wyerstrasse und Reussbrücke wird befestigt. Die bestehende Brücke ist zu verbreitern oder eine separate Brücke anzuhängen.		

Radwegstreckenblatt	**Gebundene Ausgabe/0,2 Mio.**		
Strecke	**Seedorf, Wydenmatterschliessungsstrasse und -weg bis Klosterweg**	Nr.	**VN 2**
Karte Legende Privatstrasse für Veloverkehr öffnen (Mischverkehr), geplant Neubau geplant Anfang / Ende bzw. Querung gestalten			
Beschreibung	Auf den privaten Wegen sind Dienstbarkeiten für den Veloverkehr zu errichten. Der kurze Fusswegabschnitt ist zu verbreitern.		

<table>
<tr><th>Radwegstreckenblatt</th><th colspan="3">Gebundene Ausgabe/0,3 Mio.</th></tr>
<tr><td>Strecke</td><td>Erstfeld, Autobahnzubringer zwischen Breiteli und Ripshausenstrasse</td><td>Nr.</td><td>VN 6.2</td></tr>
<tr><td>Karte

Legende
bestehend
bestehend, Ausbau geplant
Neubau (neue Lösung) geplant</td><td colspan="3">  </td></tr>
<tr><td>Beschreibung</td><td colspan="3">Mit der Verlegung der Geleise wurde der Autobahnzubringer ebenerdig mit einem Kreisel (Lindenried) an die Gotthardstrasse angeschlossen. Gleichzeitig wurde auf der Südseite ein Rad-/ Gehweg erstellt, der bis zur Erschliessungsstrasse Breiteli führt.
Zwischen Breiteli und Reussstrasse wird der bestehende Radweg ausgebaut. Im Bereich des Autobahnanschlusses soll die heutige, ungünstige Führung des Veloverkehrs verbessert werden.</td></tr>
</table>