KANTON URI

JUSTIZDIREKTION

Kantonaler Bikewegplan

Erläuterungsbericht



26. Mai 2026, öffentliche Mitwirkung

Impressum

Herausgeber

Justizdirektion des Kantons Uri

Amt für Raumentwicklung, Abteilung Wander- und Bikewege

Bahnhofstrasse 1, 6460 Altdorf

adi.arnold@ur.ch

Bearbeitung

Amt für Raumentwicklung, Abteilung Wander- und Bikewege

Kromer Mobility

Unter Mitwirkung von

Allegra Trails GmbH, Pontresina

Adi Arnold, Leiter Wander- und Bikewege

Marco Achermann, Vorsteher Amt für Raumentwicklung

Felix Kromer, Kromer Mobility

Abbildungen

ARE, Abteilung Wander- und Bikewege

ASTRA / SchweizMobil, Planung von Mountainbike-Infrastruktur, Vollzugshilfe Langsamverkehr (Anhörungsversion, Dezember 2025)

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2

1 Einleitung 5

1.1 Anlass 5

1.2 Förderung und Entwicklung des Mountainbikens im Kanton Uri 5

2 Gesetzlicher Auftrag 7

2.1 Auf Stufe Bund 7

2.2 Übersicht über die Velowegnetze 7

2.3 Auf Stufe Kanton 7

3 Verfahren und Erarbeitung des kantonalen Bikewegplans 9

3.1 Zuständigkeiten und Verfahren 9

3.2 Ablauf und Mitwirkung 9

3.3 Rechtliche Wirkung 9

4 Mountainbike-Infrastruktur 10

4.1 Allgemeines 10

4.2 Begriffliche Abgrenzung der MTB-Infrastrukturen 10

4.3 Neubau, Sanierung und Unterhalt 12

4.4 Weghoheit, Haftung und Verantwortlichkeiten 13

5 Definition der Zielgruppen 15

5.1 Mountainbike-Profile 15

5.2 Motive der Mountainbikenden 15

5.3 Zielgruppen im Kanton Uri 16

5.4 Ausblick auf die erwartete Entwicklung 16

6 Kantonaler Bikewegplan 18

6.1 Grundlagen 18

6.2 Ziele 18

6.3 Grundsätze für die Planung 19

6.4 Hauptbikewege 19

6.5 Nebenbikewege von regionaler und lokaler Bedeutung 21

7 Umsetzung des kantonalen Bikewegplans 23

7.1 Schliessung der Netzlücken, bauliche Unterhaltsmassnahmen 23

7.2 Bestimmung des Schwierigkeitsgrads 23
7.3 Optimierung der SchweizMobil-Routen 23
7.4 Signalisation 25

8 Karten 26
8.1 Kartenblätter 26
8.2 Legende 26

9 Statistik 27

10 Rechtsgrundlagen und Quellen 28
10.1 Rechtsgrundlagen 28
10.2 Quellen 28

Abbildungsverzeichnis 29

1 Einleitung

1.1 Anlass

Das Mountainbiken hat sich auch im Kanton Uri von einer Trendsportart zu einem Breitensport entwickelt und ist ein bedeutender Bestandteil des Sport- und Erholungsverhaltens der Bevölkerung in der Freizeit. In der Schweiz fahren knapp 7.9 Prozent der Gesamtbevölkerung, also rund 550'000 Personen Mountainbike (MTB) (gemäss Befragung Sport Schweiz 2020 aus «Faktenblatt Mountainbiken wird immer beliebter», ASTRA, 20.07.2021).

Auch im Tourismus spielt das Mountainbike eine wichtige Rolle. Die Mountainbikenden unterstützen den Ganzjahrestourismus und rücken verstärkt in den Fokus von Destinationen unter 2'000 Meter über Meer, die sich klimabedingt strategisch neu ausrichten wollen.

Zusammen mit dem offiziellen Wanderwegnetz haben sich die Urner Mountainbike-Angebote zu einem wichtigen touristischen Produkt entwickelt. Der Kanton Uri richtet sich, aufgrund der Topografie, speziell auf sportliche und naturverbundene Besuchende aus.

Mit der Änderung des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes (KFWG, RB 50.1161) wurden, analog zu den Wanderwegen, Planung, Anlage und Unterhalt der Bikewege im Kanton Uri gesetzlich geregelt. Die Gesetzesänderung ist am 1. Januar 2021 in Kraft getreten. Sie sieht den kantonalen Bikewegplan als Planungsinstrument für die Bikewegnetze vor.

Das Bundesgesetz über die Velowege (Veloweggesetz; SR 703) ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone ihre Velowegnetze - eines für den Alltags- und eines für den Freizeitverkehr - bis Ende 2027 in Plänen festzuhalten und innert zwanzig Jahren umzusetzen.

1.2 Förderung und Entwicklung des Mountainbikens im Kanton Uri

Mit Beschluss vom 9. November 2004 hat der Regierungsrat die Fachstelle Wanderwege beim Amt für Raumentwicklung als zuständige kantonale Ansprechstelle für Bikerouten bezeichnet.

Am 11. April 2005 reichte Landrätin Manuela Walker-Stadler ein Postulat für «die Errichtung einer Fachstelle für Bikerouten» ein. Mit diesem parlamentarischen Vorstoss wurde der Regierungsrat ersucht, eine kantonale Fachstelle für Bikerouten einzurichten und in einem Bericht aufzuzeigen, innerhalb welcher Zeitspanne im Kanton Uri ein flächendeckendes Bikeroutennetz verwirklicht werden kann. In der Session vom 5. November 2007 nahm der Landrat den Bericht für ein Bikerouten-Konzept im Kanton Uri zur Kenntnis.

Die «IG Bike Uri» setzte im Anschluss das Projekt «Mountainbiken im Kanton Uri» mit fachlicher Unterstützung der kantonalen Wanderweg- und Bikefachstelle und nach den Vorgaben von SchweizMobil um. Damit wurden zwischen 2009 bis 2012 auf dem bestehenden Wegnetz 17 Bikerouten geplant, im Gelände signalisiert und als lokale SchweizMobil-Routen kommuniziert. Im gleichen Zeitraum erstellte der Verein «Urbikers» eine Downhillstrecke von Haldi nach Schattdorf. 2019 realisierte die IG Radsport Uri in Silenen einen Übungstrail für das Training der Nachwuchsfahrerinnen und -fahrer.

In der Zwischenzeit (Stand 2026) verfügt Uri über ein signalisiertes Bikeroutennetz von insgesamt 425 km (SchweizMobil-Routen).

Mit dem NRP-Projekt «E-Bike Land Uri» realisierte die «IG Bike Uri» im Jahr 2020 rund 32 E-Bike Ladestationen. Die flächendeckende Ladeinfrastruktur für E-Bikes ist einzigartig in der Zentralschweiz und

bietet einen Mehrwert für die Tourismusregion, für Gastro- und Hotelbetriebe, Gäste und die lokale Bevölkerung.

Mit diesen Massnahmen wurde das Angebot im Kanton Uri für viele sportliche Gäste und Einheimische attraktiver. Die zunehmenden Nutzungszahlen führten zu der Einsicht, dass Planung, Anlage und Unterhalt sowie auch die Finanzierung des Bikenetzes gesetzlich geregelt werden müssen. Mit der Annahme der Änderung des kantonalen Fuss- und Wanderweggesetzes (KFWG, RB 50.1161) durch das Urner Stimmvolk am 27. September 2020 wurde das KFWG mit einer Regelung zu den Bikewegen ergänzt. Dabei ist die Ausarbeitung eines kantonalen Bikewegplans vorgesehen. Dieser legt neben den bestehenden Fuss- und Wanderwegplänen das offizielle Bikewegnetz fest und regelt die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Bikewege durch den Kanton und die Gemeinden.

Im Jahr 2019 wurden, mit der Anpassung des kantonalen Richtplans (Kapitel 5.6 Langsamverkehr), zudem die Verfahren für die Realisierung von weiteren Bikeanlagen präzisiert (Abstimmungsanweisungen 5.6-3 und 5.6-4).

2 Gesetzlicher Auftrag

2.1 Auf Stufe Bund

Der Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss- und Wanderwege wurde am 23. September 2018 von Volk und Ständen mit 73,6 Prozent angenommen. Der Bund erhält damit die Möglichkeit, Grundsätze für Velowegnetze festzulegen sowie Massnahmen der Kantone, Gemeinden und weiterer Akteure zu unterstützen. Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz zur Umsetzung des neuen Verfassungsartikels in Kraft. Der Bau von Velowegen bleibt Aufgabe der Kantone. Sie haben die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Die Kantone müssen dazu Velowegnetze sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit in Plänen festhalten und das Netz innert zwanzig Jahren umsetzen.

2.2 Übersicht über die Velowegnetze

Die Velowegnetze für den Alltag liegen in der Regel innerhalb oder zwischen Siedlungsgebieten. Die Velowegnetze für die Freizeit dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie bestehen einerseits aus dem Velowandern und dem Mountainbiken.

Der vorliegende Erläuterungsbericht beschränkt sich auf das «Velowegnetz Freizeit, Mountainbiken».

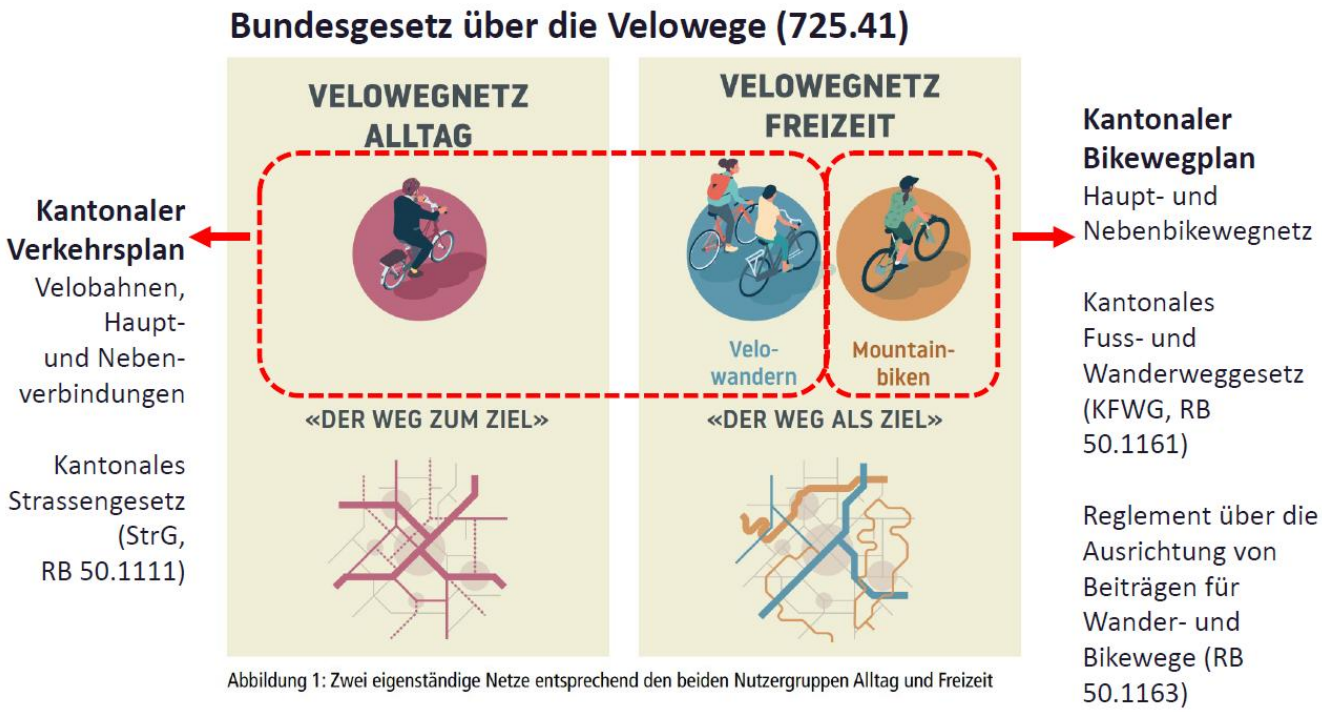

Abbildung 1 Übersicht Rechtsgrundlagen Bund und Kanton Uri (ASTRA / ARE Uri)

2.3 Auf Stufe Kanton

Velowegnetz Freizeit, Mountainbike

Das KFWG setzt die Planung und den Vollzug des Mountainbikens als Teil des Velowegnetzes Freizeit im Kanton Uri um. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den bestehenden Rechtsgrundlagen zu den Wanderwegen im Kanton Uri, orientieren sich die Regelungen stark am System der Wanderwege. Dies

ist auch sachlich gerechtfertigt, da die Bikewege in vielen Fällen auf demselben Trassee wie das Wanderwegnetz verlaufen.

Das KFWG ordnet die Zuständigkeit und Verantwortung für die Planung, die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Bikewege. Hauptbikewege sind durch den Kanton und Nebenbikewege durch die Gemeinden anzulegen, zu unterhalten und zu kennzeichnen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden im Rahmen der bewilligten Kredite mit Beiträgen bis zu 40 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Der Gesetzesvollzug erfordert die Ausarbeitung eines kantonalen Bikewegplans. Dieser legt, analog dem kantonalen Wanderwegplan, das Haupt- und Nebenbikewegnetz fest.

Am 11. November 2025 hat der Regierungsrat das Reglement über die Ausrichtung von Beiträgen für Wander- und Bikewege beschlossen (RB 50.1163). Dieses wird auf den 1. Januar 2027 in Kraft gesetzt.

Velowegnetz Alltag und Freizeit, Velowandern

Für den Veloalltagsverkehr und das Velowandern, als Teil des Velowegnetzes Freizeit, sind die rechtlichen Grundlagen im kantonalen Strassengesetz (StrG; RB 50.1111) geregelt. Die kantonalen Hauptverbindungen werden mit dem kantonalen Verkehrsplan festgelegt und setzten die Vorgaben für den Langsamverkehr aus dem kantonalen Richtplan um. Die Velowegnetze Alltag und Freizeit, Velowandern verlaufen weitgehend auf Strassen oder gesonderten Radwegen. Sie sind nicht Bestandteil des kantonalen Bikewegplans.

3 Verfahren und Erarbeitung des kantonalen Bikewegplans

3.1 Zuständigkeiten und Verfahren

Die kantonale Wanderweg- und Bikefachstelle erstellt einen Plan über die bestehenden und vorgesehenen Haupt- und Nebenbikewegnetze. Die Planung des Nebenwanderwegnetzes und des Nebenbikewegnetzes hat im Einverständnis mit den Gemeinden zu erfolgen. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, interessierte Organisationen und Bundesstellen sind an der Planung zu beteiligen (Art. 4 Abs. 2 und 3 KFWG).

Der Bikewegplan wird durch den Regierungsrat genehmigt (Art. 7 Abs. 1 KFWG). Der Kanton sorgt im Anschluss für die geeignete Publikation der Wegnetze (Art. 4 Abs. 4 KFWG).

3.2 Ablauf und Mitwirkung

Die Erarbeitung und Entwicklung des kantonalen Bikewegplans wurde wie folgt umgesetzt:

- Erarbeitung Entwurf mit dem Netz der Haupt- und Nebenbikewegen durch die kantonale Fachstelle (Abteilung Wander- und Bikewege, Amt für Raumentwicklung)
- Vernehmlassung des Entwurfs bei den Gemeinden, den Korporationen Uri und Ursern und den interessierten Organisationen (2021, 2025/2026)
- Anhörung und Mitwirkung der Grundeigentümer nach Bereinigung mit den Gemeinden (2022, 2025/2026)
- Öffentliches Mitwirkungsverfahren und Planauflage mit einer Frist von vier Monaten (2026)
- Genehmigung und Inkraftsetzung durch den Regierungsrat nach Auswertung der Anregungen und Einwendungen

3.3 Rechtliche Wirkung

Der kantonalen Bikewegplan ist mit der Genehmigung durch den Regierungsrat behördenverbindlich (Art. 7 Abs. 2 KFWG). Er legt die Haupt- und Nebenbikewegnetze fest. Daraus ergeben sich die Zuständigkeiten für die Anlage, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Bikewege sowie die Weghoheit und die Kostenpflichten.

4 Mountainbike-Infrastruktur

4.1 Allgemeines

Über 75 Prozent der Mountainbikenden suchen auf einer Tour bewusst Singletrails (schmale Pfade und Wege, gemäss Sport Schweiz 2020). Sie bieten neben der fahrtechnischen Herausforderung auch eine grosse Nähe zur Natur. Für Aufstiege oder Verbindungen werden breitere Wege mit kleinem oder geringem Motorfahrzeugverkehr geschätzt.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die verschiedenen Infrastrukturen, die für das Mountainbiken geeignet sind.

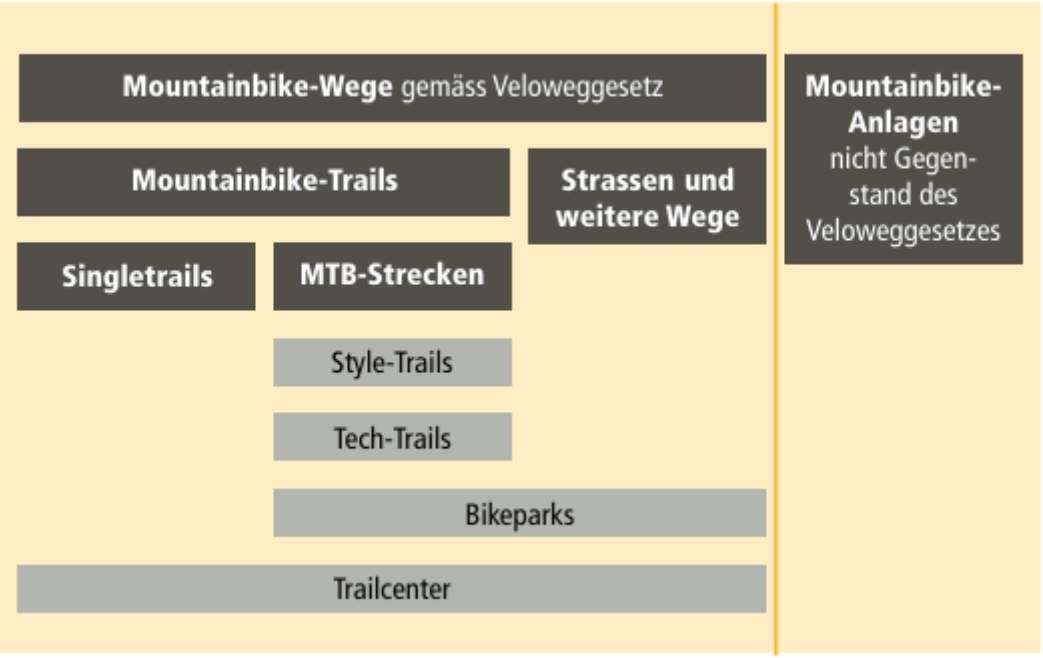

Abbildung 2 Übersicht Mountainbike-Infrastrukturen (ASTRA/SchweizMobil)

4.2 Begriffliche Abgrenzung der MTB-Infrastrukturen

Trails («1 Meter-Wege»)

Trails sind der wichtigste und beliebteste Typ der Weginfrastruktur und müssen in jeder Netzplanung Eingang finden. Trails lassen sich in zwei Kategorien unterteilen:

Singletrails: Singletrails sind schmale, unbefestigte Wege, die durch «Tech-Elemente» (z. B. Wurzeln, Steinfelder) geprägt sind. Gebaute «Style-Elemente» (z. B. Sprünge oder Drops) sind nicht vorhanden. Singletrails können mit einem Schwierigkeitsgrad bewertet werden. Absturzstellen sind bei den Schwierigkeitsgraden «sehr einfach» und «einfach» gesichert; ab «mittel» ist mit ungesicherten Absturzstellen zu rechnen. Singletrails sind häufig nicht explizit fürs Mountainbiken angelegt worden und weisen entsprechend Mischnutzungen und Gegenverkehr auf. Eine exklusive Nutzung («Bike only») durch Bikerinnen und Biker kann bei entsprechender Signalisation mit Informationstafeln (z. B. nach einer Wegentflechtung) empfohlen werden.

MTB-Strecken: MTB-Strecken sind für die Benutzung durch Mountainbikende vorgesehen («Bike only») und werden, sofern nicht anders signalisiert, nur in eine Richtung befahren. MTB-Strecken sind immer klar als solche gekennzeichnet. Die Information über die empfohlene Nutzung («Bike only») muss für MTB-Strecken immer angegeben werden. Abschnitte mit Misch- oder Gegenverkehr sind entsprechend gekennzeichnet. Die objektiven Anforderungen an die Sicherheit (z. B. Absturzsicherung) sind bei einer MTB-Strecke, im Vergleich zum Singletrail, höher. MTB-Strecken werden immer mit einem Schwierigkeitsgrad bewertet und in zwei Unterkategorien, Tech-Trails und Style-Trails unterteilt.



Abbildung 3 Tech-Trail im Bikepark Bellwald (ASTRA/SchweizMobil, © Simon Ricklin)



Abbildung 4 Style-Trail im Bikepark Bellwald (ASTRA/SchweizMobil, © THOMASSTOECKLI.COM)

MTB-Strecken werden zum Teil kommerziell betrieben, namentlich durch Bergbahnunternehmen, die den Zugang zu den Strecken mit ihren Transportanlagen erschliessen. Es handelt sich dabei nicht um Bikewege im Sinne des KFWG. Sie sind damit auch nicht verbindlicher Bestandteil des kantonalen Bikewegplans. *Beispiel: Downhill Haldi, Schattdorf*

Bikeparks und Trailcenter

Bikeparks und Trailcenter bündeln eine Vielzahl speziell fürs Mountainbiken angelegter Trails. Diese unterscheiden sich in Stil und Schwierigkeitsgrad. Sie sprechen daher Mountainbikende mit unterschiedlichen fahrtechnischen Fähigkeiten an. Sie erfüllen eine wichtige Lenkungsfunktion. Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt sind klar geregelt. Bikeparks und Trailcenter bestehen in der Regel nicht aus Bikewegen im Sinne des KFWG. Sie sind damit auch nicht verbindlicher Bestandteil des kantonalen Bikewegplans. Hinweise und Anforderungen an die Planungen ergeben sich aus den Festlegungen des kantonalen Richtplans (Abstimmungsanweisungen 5.6-3 und 5.6-4).

Mountainbike-Anlagen

Bei Mountainbike-Anlagen handelt es sich um unterschiedliche Typen von Infrastrukturen mit dem Charakter einer Sportanlage. Darunter fallen Skillscenter, Pumptracks, Dirtparks und ähnliche

Infrastrukturen mit flächigem Charakter. MTB-Anlagen sind in der Regel nicht Teil des MTB-Wegnetzes, sind aber wichtige Zielorte und vervollständigen das MTB-Angebot. MTB-Anlagen können einen Beitrag zur Entflechtung leisten. *Beispiele: Pumptrack Grund, Schattdorf, MTB-Anlage Selderboden, Silenen*

Mountainbike-Anlagen sind nicht Bikewege im Sinne des KFWG. Sie sind damit auch nicht verbindlicher Bestandteil des kantonalen Bikewegplans. Hinweise und Anforderungen an die Planungen ergeben sich aus den Festlegungen des kantonalen Richtplans (Abstimmungsanweisungen 5.6-3 und 5.6-4).

Weitere Strassen und Wege

Als weitere Strassen und Wege wird die Gesamtheit aller Strassen und Wege bezeichnet, auf denen Velofahren gestattet ist. Es handelt sich um 2 Meter-Wege und breitere Wegkategorien gemäss der Landeskarte von swisstopo. Sie können Hart- oder Naturbelag aufweisen. Sie sind nicht spezifisch für MTB gebaut oder vorgesehen und werden auch von anderen Nutzergruppen genutzt.

Strassen und Wege mit keinem oder möglichst wenig Motorfahrzeugverkehr werden von Mountainbikenden bevorzugt. Sie dienen häufig der Erreichbarkeit von MTB-Trails.

4.3 Neubau, Sanierung und Unterhalt

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen betrieblichem Unterhalt, baulichem Unterhalt (Sanierung) und dem Neubau von Bikewegen. Nachfolgend werden diese Begriffe erläutert. In der Praxis lassen sich die Massnahmen nicht immer eindeutig voneinander unterscheiden, da sie fliessend ineinander übergehen.

Betrieblicher Unterhalt

Der betriebliche Unterhalt beinhaltet die Kontrolle der bestehenden Wege und Trails, die Erneuerung der Signalisation sowie die jährlich wiederkehrenden Arbeiten wie:

- Ausbessern und säubern der Wegoberflächen
- Ausmähen der Wegoberflächen und Wegränder
- Reinigung von Entwässerungen und Bachdurchlässen, um Erosionsschäden zu vermeiden
- Entfernen von Erde und Laub von Kunstbauten, um eine Durchfeuchtung des Holzes und die vorzeitige Korrosion von Metallteilen zu verhindern
- Nachziehen oder Ersetzen von Verbindungsmitteln bei Wegbefestigungen und Kunstbauten
- Gehölzschnitt in Absprache mit dem Grundeigentümer.
- Kontrolle der Signalisation und Erneuerung der Bodenmarkierungen

Baulicher Unterhalt (Sanierung)

Der bauliche Unterhalt bezeichnet umfassendere Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an stark beschädigten Wegen, die dauernd auswaschen, abrutschen oder erodieren. Der schlechte Zustand solcher Wege ist häufig auf eine nicht nachhaltige Bauweise und Linienführung zurückzuführen. Ziel der Instandsetzung ist es, die Wege so zu sanieren, dass sie für Mountainbikende und Wandernde attraktiv sind und künftig möglichst wenige Ressourcen in ihren Unterhalt investiert werden muss.

Um einen nachhaltigen Wegebau zu gewährleisten, kann abschnittsweise eine Änderung der Linienführung und der Einbau von Kurven notwendig sein, um beispielsweise tiefere Steigungen respektive

Gefälle zu erreichen. Gegenstand von Instandsetzungen sind in der Regel auch Rückbauten bzw. Rekultivierungen von verästelten Wegnetzen.

Neubau

Im Rahmen der Schliessung von Netzlücken wird das Wegtrasse zu einem grossen Teil oder vollständig neu angelegt. Wichtig dabei ist, dass die Wege so gebaut und angelegt werden, dass sie langfristig und mit möglichst geringem Unterhalt bestehen bleiben, den Nutzenden einen hohen Erlebniswert bieten und sich gut in die bestehende Landschaft einbetten.

Bewilligungsverfahren

Das Verfahren für die Anlage (Neubau) und den Ausbau von Hauptbikewegen richtet sich nach dem Plangenehmigungsverfahren (PGV) gemäss Strassengesetz (RB 50.1111), dasjenige für Nebenbikewege nach dem Baubewilligungsverfahren gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG; RB 40.1111).

Während für den Neubau immer ein entsprechendes Verfahren erforderlich ist, wird der bauliche Unterhalt in der Regel nur der zuständigen Behörde gemeldet. Sind mit dem baulichen Unterhalt umfangreiche Bauarbeiten oder Änderungen der Linienführung erforderlich, ist dafür in Absprache mit der zuständigen Behörde vorgängig ein Bewilligungsverfahren durchzuführen.

Für Bikewege die auf öffentlichen Strassen oder Radwegen verlaufen, gilt das Strassengesetz (Art. 3a Abs. 2 KFWG).

4.4 Weghoheit, Haftung und Verantwortlichkeiten

Weghoheit und Zuständigkeiten

Der Kanton übt die Weghoheit über die Hauptbikewege aus. Den Gemeinden steht die Weghoheit über die Nebenbikewege, die sich auf ihrem Gebiet befinden, zu (Art. 13 Abs. 1 und 2 KFWG). Erfüllt ein Strassen- bzw. Wegstück gleichzeitig verschiedene Funktionen (z.B. ein Bikeweg verläuft auf einer Gemeinde- oder Korporationsstrasse), richtet sich dessen Rechtslage nach seiner Hauptfunktion, wobei die übrigen Funktionen angemessen mitzuberücksichtigen sind (Art. 14 KFWG).

Hohe Eigenverantwortung der Mountainbikenden

Beim Mountainbiken in der Schweiz hat die Eigenverantwortung einen sehr hohen Stellenwert. Die Mountainbikenden haben ihr Verhalten (Geschwindigkeit, Fahrweise) den Wegverhältnissen, Sichtverhältnissen, der Nutzung durch andere und ihrem eigenen Können anzupassen. Sie müssen mit natürlichen Hindernissen rechnen und das Vortrittsrecht von Fussgängern respektieren. Bei schwierigen Passagen müssen sie gegebenfalls vom Bike absteigen und es schieben. Sie müssen jederzeit innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten können, an Stellen, an denen das Kreuzen schwierig ist, sogar auf halbe Sicht. Unfälle haben Mountainbikende daher in der Regel selbst zu verantworten. Die Haftungsrisiken für Dritte sind entsprechend gering.

Verantwortung der Weghoheitsträger

Für signalisierte Bikewege ist die zuständige Behörde (Kanton oder Gemeinde) in der Pflicht, die Wege zu sichern (Sicherungspflicht). Das bedeutet, dass Bikende vor atypischen und fallenartigen Gefahren geschützt werden müssen. Dazu zählen beispielsweise morsche Geländer, schadhaften Brücken oder instabile Wegtrasses, die selbst bei sorgfältigem Verhalten nicht rechtzeitig erkannt werden können. Die zuständige Behörde (Kanton oder Gemeinde) muss die Wegeigentümerschaft auf allfällige Mängel

aufmerksam machen und auffordern, diese innert angemessener Frist zu beseitigen. Die Sicherungspflicht umfasst auch eine periodische Wegkontrolle inkl. Signalisation durch die zuständige Behörde (Kanton oder Gemeinde) im Rahmen der Verhältnismässigkeit und Zumutbarkeit.

Ausserhalb der signalisierten Bikewege ist das Befahren von Strassen und Wegen z.B. von Wanderwegen grundsätzlich erlaubt. Eine spezielle Sicherungspflicht gegenüber Mountainbikenden besteht jedoch nicht.

Grundeigentümerschaften und Bewirtschaftende von Land mit Bikewegen

Grundeigentümerschaften (z. B. Private, Korporationen oder Gemeinden) über deren Land Mountainbikewege oder -routen führen, haften in der Regel nicht für Unfälle. Entscheidend ist, ob sie eine rechtlich relevante Sicherungspflicht trifft:

- Bei offiziell signalisierten MTB-Routen liegt die mountainbikespezifische Verantwortung für Sicherung, Kontrolle und Signalisation grundsätzlich beim zuständigen Gemeinwesen (z. B. Gemeinde, Kanton) und nicht bei der Grundeigentümerschaft.
- Eine Haftung kommt nur in Betracht bei atypischen, fallenartigen Gefahren, die für sorgfältig fahrende Personen nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind. Fehlen solche Gefahren, besteht in der Regel keine Haftung.

Für Bewirtschaftende (Landwirtschafts- und Forstbetriebe) gilt:

- Für Motorfahrzeuge gilt die Gefährdungshaftung. Die Halter haften grundsätzlich für Schäden, die aus dem Betrieb des Fahrzeugs entstehen. Eine Entlastung ist nur bei grobem Selbstverschulden der Mountainbikenden möglich.
- Tierhaltende haften, sofern sie nicht nachweisen können, dass sie alle nach den Umständen gebotenen Sorgfaltsmassnahmen getroffen haben. Dabei sind Empfehlungen und Checklisten der Fachstellen massgebend.
- Die land- oder forstwirtschaftliche Nutzung (z. B. Bewässerungsschläuche, Weidezäune, Holzlagerungen) ist zulässig und begründet keine zusätzliche Haftung, solange keine versteckten oder ungewöhnlichen Gefahren entstehen. Ein sichtbarer Schlauch oder ein Rohr stellt in der Regel keine Falle dar, da damit zu rechnen ist. Ein über den Weg gespannter Draht kann hingegen eine Falle darstellen, wenn er nicht gut sichtbar markiert ist.
- Temporäre Einrichtungen müssen nur dann besonders gesichert oder gekennzeichnet werden, wenn sie eine nicht erkennbare, fallenartige Gefahr darstellen.

Kein Haftungsrisiko besteht auf wilden Trails. Eigentümerschaften sind weder zur Sicherung verpflichtet, noch kann ein Haftungsanspruch geltend gemacht werden, selbst wenn die Trails geduldet werden.

Siehe auch Haftung bei Unfällen auf Mountainbike-Weginfrastruktur, Materialien Langsamverkehr Nr. 171, ASTRA / SchweizMobil (4.7.2025).

5 Definition der Zielgruppen

5.1 Mountainbike-Profile

Mountainbiken ist eine Sportart und beliebte Freizeitaktivität mit unterschiedlichen Disziplinen und gleichzeitig eine Mobilitätsform des Langsamverkehrs. Es gibt weder das *eine* Mountainbike noch den oder die typischen Mountainbikenutzenden. Dies alles gilt es auf planerischer Ebene zu berücksichtigen. Daher wird das Mountainbiken in der Planung der Mountainbikeinfrastrukturen zielgruppengerichtet aus drei Blickwinkeln betrachtet. Typische Fragen dabei sind:

- Wer sind die Nutzenden und wie lassen sich diese charakterisieren?
- Wie wird das Mountainbiken ausgeübt?
- Mit welchen Velotypen sind die Mountainbikenden unterwegs?

Die folgende Abbildung zeigt die verschiedenen Kategorien der Wege und Velotypen. Sie ermöglichen mit ihrer Bandbreite einem vielfältigen Publikum die Nutzung der Mountainbikeinfrastruktur.

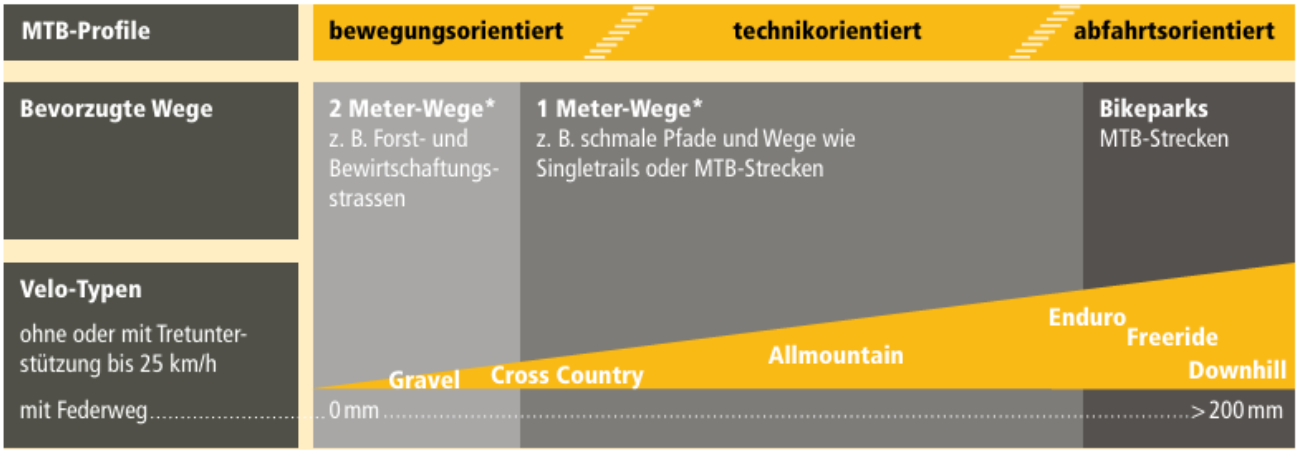

Abbildung 5 Profile der Mountainbikenden, bevorzugte Wege und Velotypen (ASTRA/SchweizMobil)
**Begriffe gemäss swisstopo-Wegkategorien-Legende*

5.2 Motive der Mountainbikenden

Die Motivation der verschiedenen Zielgruppen ist unterschiedlich:

Bewegungsorientierte Mountainbikende bevorzugen die einfacheren Wander- und Waldwege, die häufig als Rundtouren ausgewiesen sind und bei denen man die Höhenmeter aus eigener Kraft zurücklegt. Im Vordergrund steht, draussen in der Natur zu sein und die Freiheit auf zwei Rädern zu geniessen. Die Routen werden so konzipiert, dass sie sich auch mit einem E-Mountainbike gut befahren lassen, ohne dass der Strom ausgeht. Für bewegungsorientierte Mountainbikende spielt die Fitness eine wichtigere Rolle als der Weg.

Technikorientierte Mountainbikende suchen das Erlebnis und die Herausforderung. Der Trail ist ihr Ziel. Bergauf nutzen sie gerne Forststrassen und Kieswege und, wenn vorhanden, auch Bergbahnen. Bergab werden Trails bevorzugt. Um die Zielgruppe zufriedenzustellen, ist es wichtig, dass die Abfahrt zu einem möglichst grossen Teil auf Wanderwegen/Singletrails erfolgt.

Bei den **abfahrtsorientierten Mountainbikenden** werden bergauf Transporthilfen bevorzugt. Sie

suchen für die Abfahrt gezielt knifflige Trails oder sogar gebaute Strecken mit Sprüngen und Anliegerkurven.

Eine Unterscheidung der Zielgruppen nach Elektrifizierung wurde grundsätzlich nicht vorgenommen, da sich die Bedürfnisse der Fahrer nur minimal unterscheiden. Klar ist jedoch, dass Tragepassagen für E-Bikefahrende ungünstig sind, da die E-Mountainbikes schwer sind. Zudem ist die Reichweite der Batterien begrenzt.

5.3 Zielgruppen im Kanton Uri

Im Kanton Uri findet man viele steile Wanderwege, die technisch anspruchsvoll sind. Andererseits gibt es auch viele Forststrassen, die fahrtechnisch einfacher sind. Vereinzelt sind auch auf den Naturstrassen steile und daher anspruchsvollere Abschnitte anzutreffen.

Für den Kanton Uri wurden die drei Zielgruppen Genuss-Biker, Touren-Biker und All-Mountain-Fahrende definiert. Nachfolgende Tabelle zeigt Charakteristik und Ansprüche an den Weg pro Nutzerkategorie.

Zielgruppe	Charakteristik	Erforderliche MTB-Infrastrukturen	Beispiel
Genuss (E-) Biker	Naturerlebnis, Freude an der Bewegung (Spass), fahrtechnisch einfach (bewegungsorientiert)	Einfache Wanderwege, Forst- und Bewirtschaftungswege	ML 410, Witenwasseren Bike
Touren (E-)Biker	Naturerlebnis, fit sein und etwas für die Gesundheit tun, fahrtechnisch mittel bis schwer (bewegungsorientiert)	Wander- und Bergwanderwege (teilweise mit steilen Abschnitten), Forst- und Bewirtschaftungswege	ML 84/85, St. Gotthard-vier und fünf-Pässe Bike ML 412, Maderanertal Bike
All-Mountain-Fahrende	Fahrspass, fahrtechnisch schwer (technikorientiert)	Bergwanderwege (teilweise mit steilen Abschnitten), für Aufstiege werden Forst- und Bewirtschaftungswege benützt	ML 1, Swiss Alpine Bike Nebenbikeweg regional, Gruonbergli-Gibel-Unter Axen

Hinweis: Aus den E-Mountainbikende wird keine separate Zielgruppe gemacht, da die Elektrifizierung der Mountainbikes alle Zielgruppen betrifft und E-Mountainbikes heute in allen Zielgruppen präsent sind. Durch die E-Mountainbikes erweitert sich das Altersspektrum der Zielgruppen nach oben.

5.4 Ausblick auf die erwartete Entwicklung

Das Marktpotential für das Mountainbike befindet sich seit 2026, nach dem Ende des Corona-Booms, in einer Konsolidierungsphase. Es zeigt jedoch langfristiges Potenzial, insbesondere bei den E-Mountainbikes. Prognosen erwarten für das E-Mountainbike eine jährliche Zuwachsrate von 5 Prozent. Im Gegensatz dazu schrumpft der Markt für die nicht-motorisierten Mountainbikes.

Als grösster Wachstumstreiber verzeichnet zurzeit das Gravelbike den stärksten Zuwachs in der Fahrradindustrie. Damit kommen neue Zielgruppen und Nutzende dazu, die teilweise auch spezifische Bikewege und Bikerouten zusammen mit den bewegungsorientierten Mountainbikenden nutzen und das Spektrum der Bedürfnisse erweitern.

Die im Bikewegplan vorgesehenen Massnahmen bilden die Grundlage, um sich den künftigen Herausforderungen zu stellen. Zudem stellt das Mountainbiken auch eine wichtige Grundlage für die Naherholung der Urner Bevölkerung dar.

6 Kantonaler Bikewegplan

6.1 Grundlagen

Die dem Bikewegplan zugrundeliegenden Konzepte und Strategien sind auf einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren ausgelegt. Die Planung wird in der Regel alle zehn Jahre überprüft und nötigenfalls angepasst (Art. 7 Abs. 3 KFWG).

Die Grundsätze für die Planungen orientieren sich einerseits an den gesetzlichen Grundlagen, andererseits an fachspezifischen Merkblättern und Vollzugshilfen des ASTRA und von SchweizMobil (siehe Kap. 9 Rechtsgrundlagen und Quellen). Als weitere Grundlagen wurde der kantonale Wanderwegplan, die Mountainbike-Routen von SchweizMobil, der Masterplan Bike Urserntal und die kantonsübergreifenden Routen aus dem Projekt St. Gotthard Bike beigezogen.

6.2 Ziele

Der kantonale Bikewegplan dient der übergeordneten räumlichen Abstimmung der Vorhaben im Bereich Mountainbike. Ziel ist ein zusammenhängendes Bikewegnetz im Interesse der Bevölkerung und des Tourismus, wobei die Interessen der Land-, Alp- und Forstwirtschaft einbezogen werden (Art. 1 Abs. 2 KFWG). Ein attraktives Angebot an offiziellen Bikewegen und signalisierten Routen soll der Naherholung der Bevölkerung und als Grundlage für touristische Angebote dienen. Die Planung berücksichtig die bestehenden Motive und definierten Zielgruppen und erfordert eine Koordination mit allen anderen Anspruchsgruppen (Gemeinden, Korporationen, kantonale Ämter und Fachstellen, private Fachorganisationen, Tourismus, Bevölkerung, Grundeigentümer, Nachbarkantone).

Folgende weiteren spezifischen Ziele werden mit der Planung des Bikewegnetzes im kantonalen Bikewegplan verfolgt:

- Nutzungskonflikte sollen erkannt und entschärft werden. Begegnungen mit zu hohen Geschwindigkeitsunterschieden zu anderen Nutzenden sollen vermieden werden.
- Die offizielle Signalisation dient der Lenkung und soll die Mountainbikenden kanalisieren. Es lässt sich nicht vermeiden, dass Strecken befahren werden, die nicht signalisiert sind. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass nichtortsunkundige Mountainbikende vorwiegend den signalisierten Routen folgen.
- Das Angebot an MTB-Routen soll nicht nur den auswärtigen Gästen dienen, sondern auch die Urner Bevölkerung dazu animieren, sich in ihrem Wohnkanton sportlich zu betätigen. Nahezu in allen grösseren Geländekammern sind MTB-Routen angelegt, so dass keine langen Anfahrten notwendig sind, um den Sport auszuüben.
- Das bestehende Netz muss regelmässig kontrolliert, ergänzt und verbessert werden, um die Qualität hochzuhalten und womöglich zu steigern.
- Neben den signalisierten MTB-Routen richten sich auch Downhill-Strecken, Pumptracks und Trailparks an ein jüngeres Publikum. Sie sind nicht Teil des kantonalen Wanderwegplans, werden bei der Planung des Wegnetzes aber berücksichtigt.

6.3 Grundsätze für die Planung

Bikewege sind für das Biken geeignete Verbindungen, die sich in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets befinden und vorwiegend der Freizeitaktivität und dem Tourismus dienen (Art. 3a Abs. 1 KFWG). Die Linienführung und die Netzdichte der Wege sind entsprechend ihrem Zweck und ihrer Bedeutung für die Bevölkerung, den Tourismus und die Land-, Alp- und Forstwirtschaft festzulegen; Wander- und Bikewege sollen möglichst abseits der Strassen verlaufen (Art. 5 Abs. 1 KFWG) und keine grösseren Wegstrecken mit bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbelägen aufweisen (Art. 10 Abs. 4 KFWG). Fuss-, Wander- und Bikewege sollen möglichst frei und gefahrlos begangen und befahren werden können. Dies ist nötigenfalls mit rechtlichen Massnahmen sicherzustellen (Art. 5 Abs. 2 KFWG).

Grundsätzlich stehen Wanderwege für das Biken und Bikewege für das Wandern zur Verfügung und die verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer nehmen aufeinander Rücksicht. Sofern notwendig, sind Wander- und Bikewege getrennt zu führen. Bei übergeordneten Schutz- oder Nutzungsinteressen kann die Mitbenützung von Wanderwegen für das Biken, beziehungsweise die Mitbenützung von Bikewegen für das Wandern eingeschränkt oder verboten werden. (Art. 10 Abs. 2 und 3 KFWG)

Weitere Kriterien

- Möglichst durchgängige Fahrbarkeit der Routen in der Hauptfahrtrichtung
- Möglichst keine Wege mit Gefahrenstellen, bei welchen sich die Biker erhebliche Verletzungen bei einem Sturz oder Fahrfehler zuziehen können
- Einbezug der Aufstiegshilfen wie Bergbahnen und Postauto
- Mögliche Entflechtungen der Wander- und Bikewege gemäss dem Dokument «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» (siehe Kap. 10 Rechtsgrundlagen und Quellen)
- Vermeidung von parallel geführten Routen oder Wegen, die zum gleichen Ziel führen
- Berücksichtigung der Nutzungskonflikte Land-, Alp- und Forstwirtschaft
- Verträglichkeit mit den Natur- und Landschaftsschutzinteressen

6.4 Hauptbikewege

Als Hauptbikewege festgelegt werden kantonsübergreifende Verbindungen, Passübergänge und die Erschliessung der wichtigsten Haupt- und Seitentäler. Sie erschliessen, bzw. verbinden grössere Gebiete, die sich durch ihre besondere natürliche Schönheit und touristische Attraktivität auszeichnen (Art. 3a Abs. 3 KFWG).

Im «Mountainbikeland» von SchweizMobil werden die besten Bikerouten einer Region im Gelände zusätzlich signalisiert und über die Plattform von SchweizMobil kommuniziert. In der Regel führen die SchweizMobil-Routen auf Hauptbikewegen. Aktuell führen durch den Kanton Uri die nationale Bikeroute Nr. 1, Swiss Alpine Bike und die regionalen Bikerouten Nr. 65, Gottardo Bike sowie Nr. 84/85 St.-Gotthard-vier- und fünf-Pässe-Bike. Innerhalb des Kantons sind zudem 20 lokale Bikerouten signalisiert.

Mit dem kantonalen Bikewegplan sollen die SchweizMobil-Routen nach den folgenden Qualitätszielen verbessert und optimiert werden:

- Die Routen entsprechen jeweils einer oder mehreren klar definierten Zielgruppen.

- Die Routen erschliessen attraktive Landschaften, Routenziele und Sehenswürdigkeiten.
- Der Anteil Naturbelag auf den Routen ist hoch.
- Die Routen sind homogen, verständlich und durchgehend geführt und weisen keine, nicht rechtzeitig erkennbare Gefahrenstellen (Fallen) auf.
- Gemeinsame Führungen von Mountainbike-Routen und Wanderland-Routen/Wanderwegen sind auf der Basis des Dokuments «Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike» (siehe Kap. 10 Rechtsgrundlagen und Quellen) festgelegt.
- Die Routen sind mit einem möglichst dichten Angebot des öffentlichen Verkehrs erreichbar (inklusive Velotransport).
- Die Routen können leistungsfähige Aufstiegshilfen miteinbeziehen (Bergbahnen, öffentlicher Verkehr).
- Technische und konditionelle Anforderungen der Routen sind gemäss dem Manual «Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr» (siehe Kap. 10 Rechtsgrundlagen und Quellen) in leicht, mittel und schwer klassiert.
- Tagestouren dauern ca. zwei bis vier Stunden, Etappen von Mehrtagestouren ca. vier bis sechs Stunden reine Fahrzeit.

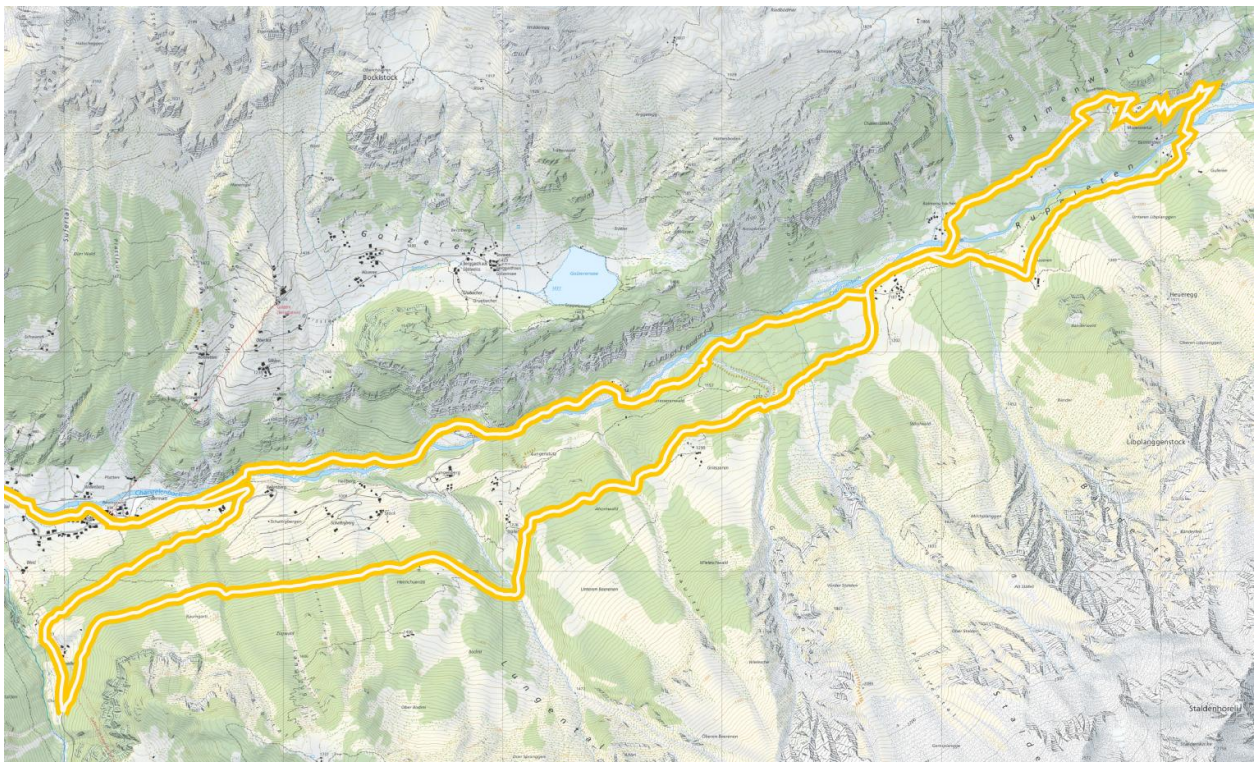

Abbildung 6 Beispiel Hauptbikeweg, lokale Bikeroute Nr. 412, Maderanertal Bike

6.5 Nebenbikewege von regionaler und lokaler Bedeutung

Alle Wege die nicht den Hauptbikewegen zugeordnet werden, gelten als Nebenbikewege. Sie werden nach regionaler und lokaler Bedeutung klassiert.

Verbindungen zwischen Hauptbikewegen oder eigenständige, zusammenhängende Wege die als Ergänzung oder als Teil von SchweizMobil-Routen eine klare gemeindeübergreifende, durchgehende Route ergeben, sind Nebenbikewege von regionaler Bedeutung.

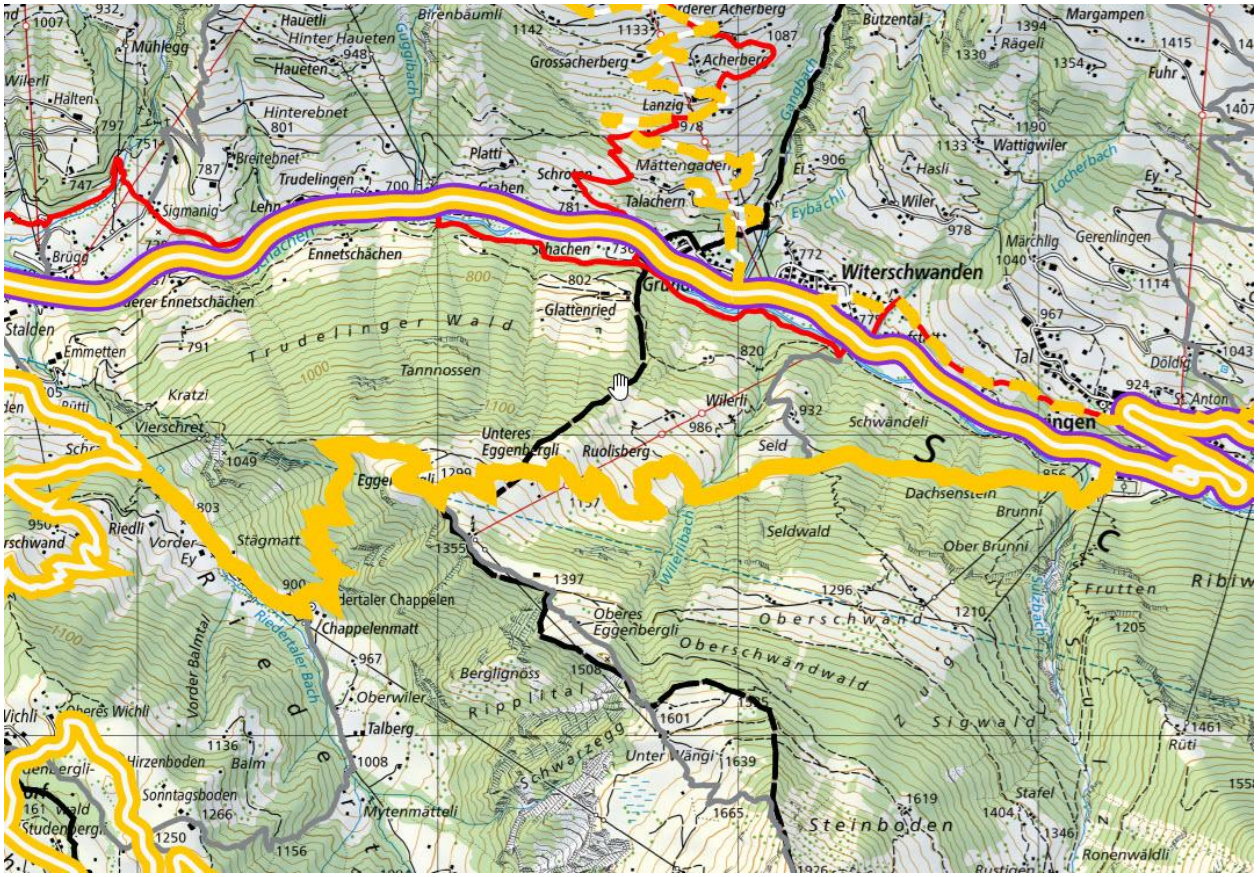

Abbildung 7 Beispiel Nebenbikeweg regionale Bedeutung: Holzboden-Ruolisberg-Eggenbergi-Riedertaler Chappelen-Schrannen

Als Nebenbikewege von lokaler Bedeutung festgelegt sind Verbindungen weniger bedeutender Bikerouten innerhalb einer Gemeinde und alle übrigen Bikewege.

Für Nebenbikewege gelten neben den allgemeinen Planungsgrundsätzen folgende Kriterien:

- Keine klaren End- und Zielpunkte erforderlich
- Nicht zwingend eine durchgängige Route erforderlich

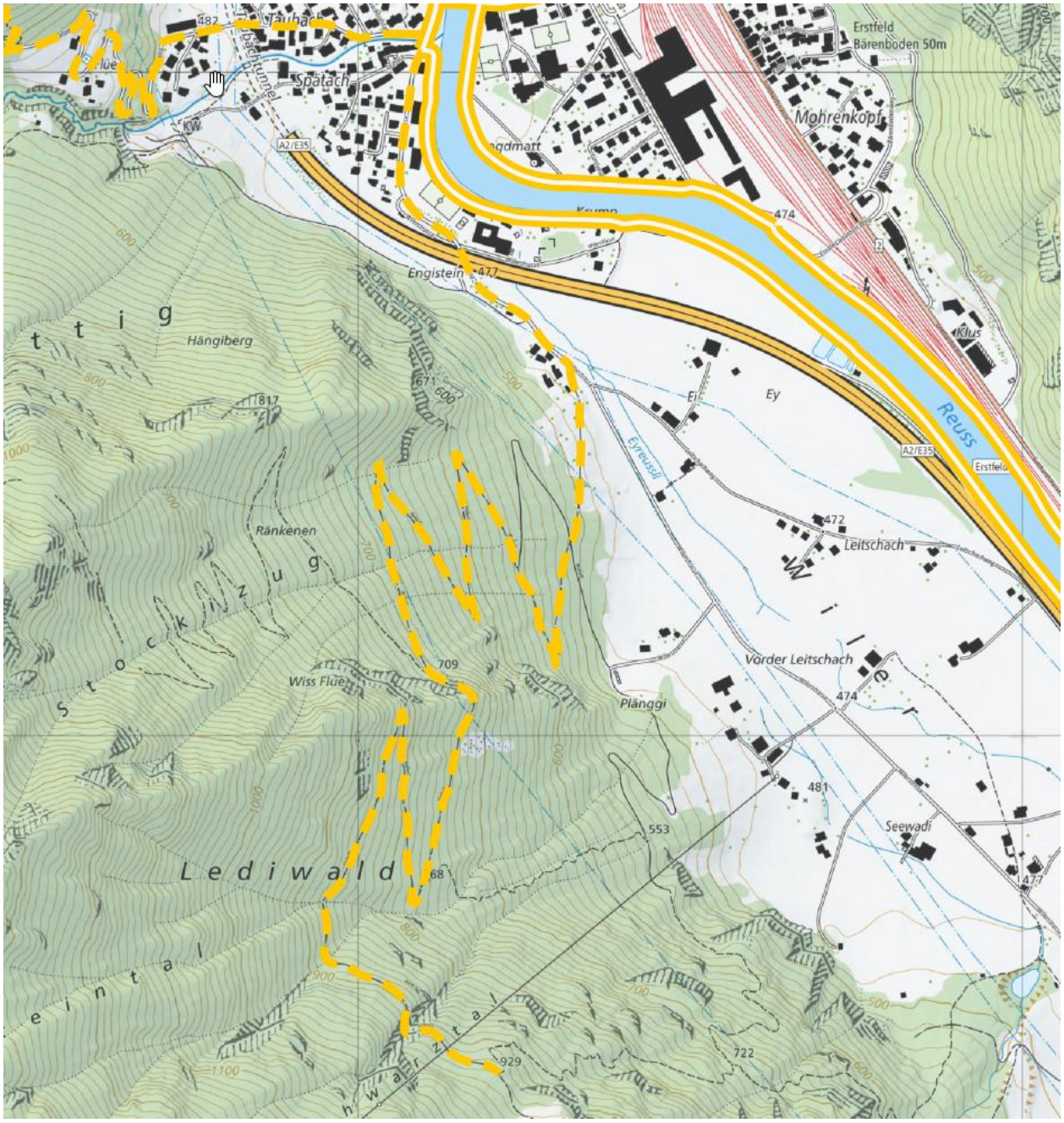

Abbildung 8 Beispiel Nebenbikeweg lokale Bedeutung: Erstfeld - Lediwald - Hoferli

7 Umsetzung des kantonalen Bikewegplans

Gemäss Artikel 19 Absatz 1b Veloweggesetz sorgen die Kantone dafür, dass die Pläne innert zwanzig Jahren (2042) nach Inkrafttreten dieses Gesetzes umgesetzt werden. Die Umsetzung des kantonalen Bikewegplans beinhalten die folgenden Massnahmen:

- Schliessung der Netzlücken, bauliche Unterhaltsmassnahmen
- Bestimmung des Schwierigkeitsgrads
- Optimierung der SchweizMobil Routen
- Signalisation

7.1 Schliessung der Netzlücken, bauliche Unterhaltsmassnahmen

Als Netzlücken werden Wegverbindungen bezeichnet, die ganz oder über grössere Abschnitte neu angelegt und gebaut werden. Die Netzlücken werden nach dem Plangenehmigungsverfahren (PGV) gemäss Strassengesetz (RB 50.1111) oder im Baubewilligungsverfahren bewilligt und erfordern die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer. Die Schliessung der Netzlücken erfolgen in einer ersten Priorität innert drei bis fünf Jahren nach Genehmigung des kantonalen Bikewegplans.

Der bauliche Unterhalt bezeichnet umfassendere Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an stark beschädigten Wegen. Die Ausführung der baulichen Unterhaltsmassnahmen wird in einer zweiten Priorität innert zehn Jahren umgesetzt.

7.2 Bestimmung des Schwierigkeitsgrads

Beim Mountainbiken wird der Schwierigkeitsgrad feiner abgestuft als beim Wandern. Die fahrtechnischen Anforderungen an MTB-Trails werden nach fünf Schwierigkeitsgradstufen beurteilt.

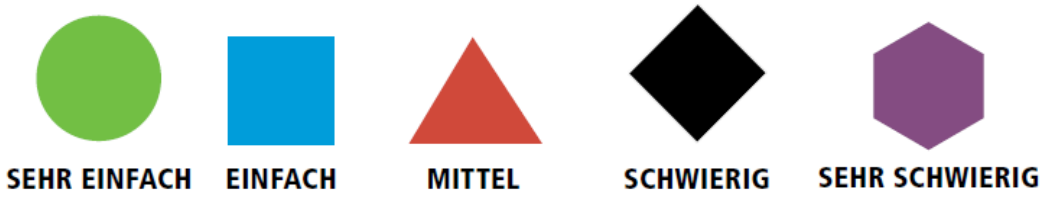

Abbildung 9 Farben, Formen und Bezeichnungen der fünf Schwierigkeitsgrade (ASTRA/SchweizMobil)

Die Einstufung der Schwierigkeitsgrade des Bikewegnetzes wird nach Genehmigung des Bikewegplans durch die kantonale Fachstelle (Abteilung Wander- und Bikewege) koordiniert und vorgenommen. Auf den gängigen Online-Karten wie geo.admin, geo.ur und SchweizMobil wird der Schwierigkeitsgrad der jeweiligen Wegabschnitte dargestellt und kommuniziert. Die Bezeichnung des Schwierigkeitsgrades auf der Signalisation im Gelände wird mit dem ASTRA, Abteilung Langsamverkehr und SchweizMobil geprüft.

7.3 Optimierung der SchweizMobil-Routen

Mit der Entwicklung des kantonalen Bikewegplans sollen die heute bestehenden SchweizMobil-Routen nach den Qualitätszielen (siehe Seite 19 und 20) verbessert und optimiert werden. Die Verbesserungen und Optimierungen beinhalten die folgenden Massnahmen:

Keine Massnahmen:

- Die Route wird gemäss dem im Gelände signalisierten Verlauf belassen.

Optimierung:

- Durch die Verlegung der Routen auf attraktivere Wege wird die Qualität des Angebotes verbessert und optimiert.

Aufhebung:

- Ein oder mehrere Qualitätsziele werden nicht erreicht. Die Route wird als SchweizMobil Angebot aufgehoben. Die Wegverbindung bleibt als Basisnetz im Bikewegplan erhalten.

Typ	Nr.	Route	km	Status
national	1	Swiss-Alpine-Bike (Disentis-Andermatt-Meiringen)	38	keine Massnahmen
regional	65	Gottardo-Bike (Andermatt-Gotthardpass-Airolo)	9	keine Massnahmen
regional	84	St.-Gotthard-vier-Pässe-Bike (Oberwald-Andermatt-Sedrun)	32	keine Massnahmen
regional	85	St.-Gotthard-fünf-Pässe-Bike (Disentis-Sedrun-Andermatt-Oberwald)	33	Optimierung
lokal	401	Unterland-Bike (Altdorf-Altdorf)	29	Optimierung
lokal	402	Talboden-Bike (Altdorf-Altdorf)	21	Optimierung
lokal	403	Isenthal-Bike (Altdorf-Altdorf)	35	keine Massnahmen
lokal	404	Gitschital-Bike (Altdorf-Altdorf)	18	Aufheben
lokal	405	Erstfeldertal-Bike (Erstfeld-Erstfeld)	15	Aufheben
lokal	406	Oberland-Bike (Amsteg-Amsteg	32	Optimierung
lokal	407	Arni-Bike (Amsteg-Amsteg	24	Optimierung
lokal	408	Göscheneralp-Bike (Göschenen-Göschenen)	15	keine Massnahmen
lokal	409	Furka-Bike (Andermatt-Andermatt)	35	
lokal	410	Witenwasseren-Bike (Andermatt-Andermatt)	17	keine Massnahmen
lokal	411	Lutersee-Bike (Andermatt-Andermatt)	14	
lokal	412	Maderanertal-Bike (Amsteg-Amsteg	24	keine Massnahmen
lokal	413	Haldi-Bike (Altdorf-Altdorf)	21	
lokal	414	Brunnital-Bike (Altdorf-Altdorf)	31	keine Massnahmen
lokal	415	Urnerboden-Bike (Urnerboden-Urnerboden)	24	keine Massnahmen
lokal	416	Schächental-Bike (Altdorf-Altdorf)	58	Optimierung
lokal	417	Chinzig-Bike (Altdorf-Altdorf)	40	Optimierung
lokal	924	Brennwald (Emmetten-Emmetten)	2	keine Massnahmen
lokal	925	Höch Flue-Bike (Emmetten-Emmetten)	8	keine Massnahmen
lokal	926	Goldi-Route-Bike (Emmetten-Emmetten)	9	keine Massnahmen

Abbildung 10 bestehende SchweizMobil-Routen und geplante Massnahmen

7.4 Signalisation

Die Signalisation des Bikewegnetzes umfasst die SchweizMobil Routen und das Basisnetz. Die Angebote von SchweizMobil gemäss der Liste im Kapitel 7.3 (siehe Abb. 10) werden mit einem Routenfeld als nationale, regionale oder lokale Routen signalisiert. Die Ausgangs- und Zielorte der Routen sowie die wichtigen Verzweigungen werden mit Zielwegweisern und Kilometerangaben signalisiert, Wegverzweigungen mit Vorsignalen, Richtungszeigern und Bestätigungen.



Abbildung 11 Richtungszeiger mit Routenfeld ML 411, Signalisation SchweizMobil Routen



Abbildung 12 Richtungszeiger neutral, Signalisation Basisnetz

Die Optimierung der SchweizMobil Routen mit den Anpassungen der Signalisation erfolgen innert 1-2 Jahren. Die Neusignalisation des Basisnetzes (Haupt- und Nebenbikewege ohne SchweizMobil Routen) wird innert 2-5 Jahren umgesetzt.

8 Karten

Der vorliegende Erläuterungsbericht bezieht sich auf folgende vier Kartenausschnitte jeweils im Massstab 1:25'000 und der Online-Karte auf geo.ur unter dem Layer «Kantonaler Bikewegplan, öffentliche Mitwirkung, Festlegung» und «Kantonaler Bikewegplan, öffentliche Mitwirkung, Orientierend»:

8.1 Kartenblätter

Bikewegplan Gotthard

Bikewegplan Maderanertal

Bikewegplan Schächental

Bikewegplan Urnersee

8.2 Legende

Verbindlicher Inhalt des kantonalen Bikewegplans sind die Inhalte entsprechend der Legende «Festlegung».

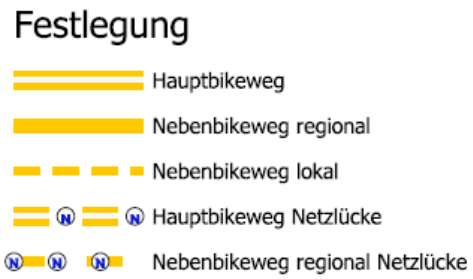

Abbildung 13 Legende Festlegung

Die weiteren Inhalte dienen der Orientierung und sind nicht verbindlicher Bestandteil des kantonalen Bikewegplans.

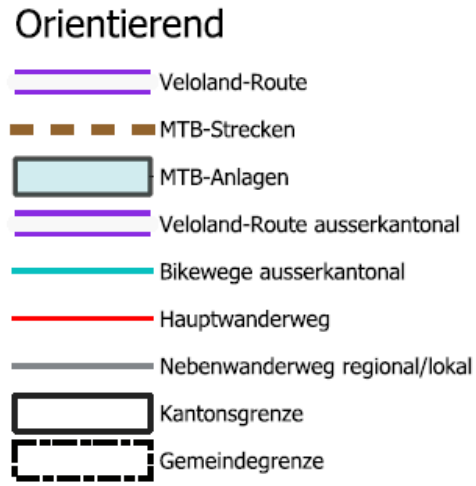

Abbildung 14 Legende Orientierend

9 Statistik

Finanzierungskategorie / Wegtyp	Kilometer	Anteil %	Altdorf	Andermatt	Attinghausen	Bürglen	Erstfeld	Flüelen	Göschenen	Gurtnellen	Hospental	Isenthal	Realp	Schattdorf	Seedorf	Seelisberg	Silenen	Sisikon	Spiringen	Unterschächen	Wassen
Gesamtlänge MTB Netz	546.94	100.0	16.76	49.92	38.94	53.93	28.46	18.27	20.87	28.64	21.34	29.56	30.57	20.04	19.35	18.04	35.66	17.04	48.28	28.94	22.30
Hauptbikewege	376.30	68.8	13.82	27.60	21.20	31.23	10.37	12.07	20.87	22.81	18.56	20.49	16.97	13.69	9.93	13.59	30.30	3.33	39.94	27.23	22.30
Nebenbikewege regional	76.66	14.0	0.00	7.46	12.49	4.20	0.00	6.20	0.00	0.00	0.00	7.24	8.28	2.10	6.73	0.00	5.36	13.71	2.89	0.00	0.00
Nebenbikewege lokal	76.07	13.9	2.94	5.77	4.04	18.50	18.08	0.00	0.00	5.84	2.79	1.83	1.66	4.25	1.89	4.44	0.00	0.00	3.69	0.35	0.00
Hauptbikewege Netzlücken	11.12	2.0	0.00	3.06	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3.66	0.00	0.80	0.01	0.00	0.00	1.77	1.35	0.00
Nebenbikewege Netzlücken	6.79	1.2	0.00	6.02	0.77	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Abbildung 15 Statistik Netzlängen

10 Rechtsgrundlagen und Quellen

10.1 Rechtsgrundlagen

Bundesverfassung, Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege (BV, SR 101)

Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz, SR 705)

Kantonales Fuss- und Wanderweggesetz (KFWG, 50.1161)

Reglement über die Ausrichtung von Beiträgen für Wander- und Bikewege (RB 50.1163)

Kantonaler Verkehrsplan Uri, Kapitel 8 Langsamverkehr (04.09.2019)

Kantonaler Richtplan, Kapitel 5.6 Langsamverkehr (04.09.2019)

10.2 Quellen

Faktenblatt «Mountainbiken wird immer beliebter», Ergebnisse der Befragung Sport Schweiz 2020 Bundesamt für Strassen (ASTRA) (20.07.2001)

IMBA 2021
International Mountain Bicycling Association
https://www.imba.com/2021-annual-report (gefunden am 13.04.2026)

Mountainbike Kongress Östereich
EMTB-Marktentwicklung und regionale Potentiale bis 2033
https://www.mountainbike-kongress.at/emtb-martentwicklung-potentiale-2033 (gefunden am 12.05.2026)

Mountainbike-Anlagen: Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb
Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (2019). Fachdokumentation 2.040.

Nationale Routen, Qualitätsoffensive Mountainbikeland
Stiftung SchweizMobil (2026), Merkblatt

Planung von Mountainbike-Infrastruktur
Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 19
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Stiftung SchweizMobil (Mai 2025)

Praxishilfe Velonetzplanung, Bundesamt für Strassen ASTRA (2024)

Schwierigkeitsgrade Langsamverkehr LV für Freizeit und Tourismus
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Stiftung SchweizMobil (2020)

Sport Schweiz 2020: Sportaktivität und Sportinteresse der Schweizer Bevölkerung Lamprecht, Markus, Rahel Bürgi und Hanspeter Stamm
Magglingen: Bundesamt für Sport BASPO., Bundesamt für Sport (2020)

Haftung bei Unfällen auf Mountainbike-Weginfrastruktur
Antworten auf häufig gestellte Fragen. Materialien Langsamverkehr Nr. 171
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Stiftung SchweizMobil (2020)

Wandern und Mountainbiken - Entscheidungshilfe zu Koexistenz und Entflechtung
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Schweizer Wanderwege, Stiftung SchweizMobil (2020)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersicht Rechtsgrundlagen Bund und Kanton Uri (ASTRA / ARE Uri) 7
Abbildung 2 Übersicht Mountainbike-Infrastrukturen (ASTRA/SchweizMobil) 10
Abbildung 3 Tech-Trail im Bikepark Bellwald (ASTRA/SchweizMobil, © Simon Ricklin) 11
Abbildung 4 Style-Trail im Bikepark Bellwald (ASTRA/SchweizMobil, © THOMASSTOECKLI.COM) 11
Abbildung 5 Profile der Mountainbikenden, bevorzugte Wege und Velotypen (ASTRA/SchweizMobil)
*Begriffe gemäss swisstopo-Wegkategorien-Legende 15
Abbildung 6 Beispiel lokale Bikeroute Nr. 412, Maderanertal Bike 20
Abbildung 7 Beispiel: Holzboden-Ruolisberg-Eggenbergi-Riedertaler Chappelen-Schrannen 21
Abbildung 8 Beispiel: Erstfeld - Lediwald - Hoferli..... 22
Abbildung 9 Farben, Formen und Bezeichnungen der fünf Schwierigkeitsgrade (ASTRA/SchweizMobil)23
Abbildung 10 bestehende SchweizMobil-Routen und geplante Massnahmen..... 24
Abbildung 11 Richtungszeiger mit Routenfeld ML 411, Signalisation SchweizMobil Routen 25
Abbildung 12 Richtungszeiger neutral, Signalisation Basisnetz 25
Abbildung 13 Grafik Festlegung 26
Abbildung 14 Grafik Orientierend..... 26
Abbildung 15 Statistik Netzlängen 27